



جامعة مولود معمري – تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية

تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع : قانون النشاطات البحرية والساحلية

من إعداد الطالبة :

أعراب كميلة

تحت إشراف الأستاذة:

د/ يسعد حورية

لجنة المناقشة:

-د/ صبايحي ربيعة ، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو.......رئيسة

-د/ يسعد حورية، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفة ومقررة

-د/ حسين نوارة، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.......ممتحنة

تاريخ المناقشة : 2016/06/26

بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

إلى أمي وأبي حفظهما الله لي

ورعاهما وأطال في عمرهما

إلى أخي حنين

إلى أخواتي صبرينة ويسمين

إلى جميع أفراد العائلة

أهدي ثمرة جهدي هذا

أعراب كميلة

كلمة شكر

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الإمتنان

لأستاذتي الفاضلة،

" يسعد حورية "

لقبولها الإشراف على هذا العمل

وإلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه المذكرة

أعراب كميلة.

قائمة أهم المختصرات

أولا: باللغة العربية:

- **ج.ر**: الجريدة الرسمية.
- **ت.ب.ج:** التقنين البحري الجزائري.
- **ت.ت.ج:** التقنين التجاري الجزائري.
- **ت.م.ج:** التقنين المدني الجزائري
- **ق.إ.م.إ.ج:** قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.
- **ص ص:** من الصفحة إلى الصفحة.
- **د.ت.ن:** دون تاريخ النشر.
- **د.م.ن:** دون مكان النشر.

ثانيا: باللغة الفرنسية

RO RO : Roll-On Roll-Of

IMDG : International Maritime Dangerous Goods Code.

IMO : International Maritime Organisation.

CCI : Chambre Commerciale International

CMI : Comité Maritime International.

PP : de la Page…a la Page.

N° : Numéro.

مقدمة:

تقوم التجارة أساسا على تبادل السلع والمنتوجات بين الأشخاص سواء كانوا في دولة واحدة أو دول مختلفة، لهذا يعتبر نقل البضائع عصب الحياة الاقتصادية فبواسطته يتم تبادل السلع والمنتوجات فتزدهر التجارة الخارجية.

تتعدد أنواع نقل البضائع من حيث موضوعه والمكان الذي يباشر فيه، فهناك النقل البري الذي يتم عن طريق العربات أو السيارات، والنقل الجوي الذي يتم بواسطة الطائرات، وأخيرا النقل البحري للبضائع والذي يتم بواسطة السفن.

وبالرغم من التحسن الكبير الذي طرأ على شبكات الطرق وخطوط النقل البري، وبالرغم من استخدام الطائرة على نطاق واسع في نقل البضائع، إلا أنه في مجال التجارة لاسيما الدولية منها فإن النقل البحري يشكل النوع الغالب وذو أهمية حيث تعتبر السفينة الأداة المثلى لنقل البضائع.

تعود أهمية النقل البحري للبضائع إلى التطور الكبير الذي شهدته صناعة السفن خاصة من الناحية الفنية، سواء من حيث ازدياد حمولتها، أو من حيث التجهيزات واللوازم الفنية المتطورة التي تزود بها فتجعل الرحلة البحرية آمنة وسليمة، بالإضافة إلى التطور الذي عرفته صناعة السفن فإن أجرة نقل البضائع بحرا أقل تكلفة من نقلها برا أو جوا الأمر الذي ينعكس على الكلفة الإجمالية للمنتج أو البضاعة ويساهم في زيادة الربح بالنسبة للشاحنين.

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع نظرا لما لها من أهمية باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني المتمثل في عقد النقل البحري للبضائع، الذي بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضائع بحرا لفائدة شخص آخر المتمثل في الشاحن من ميناء إلى آخر لقاء أجر معين.

يتم النقل البحري للبضائع بصورتين أو وسيلتين قانونيتين المتمثلتين في:

الصورة الأولى: عقد إيجار السفينة: الذي يلجأ إليه في الغالب عندما يكون المستأجر هو صاحب البضاعة المراد نقلها، أو أن تكون كمية البضاعة المراد نقلها كبيرة بحيث يحتاج نقلها إلى سفينة كاملة أو جزءا كبيرا من السفينة حيث يقوم المستأجر باستئجار السفينة مقابل أجرة محددة .

تتعدد صور إيجار السفن بحسب مساهمة مالك السفينة (المؤجر) في إدارتها، ففي بعض الأحيان نجد أن استغلال السفينة وإدارتها يكون من حق المستأجر وحده ودون تدخل من المؤجر وفي حالات أخرى يظل المؤجر محتفظا بإدارة السفينة كليا أو جزئيا مع نقل إدارة الجزء الآخر إلى المستأجر.

والصورة الثانية: تتمثل في عقد نقل البضائع بسند الشحن: الذي يعد الصيغة الأكثر استعمالا في مجال النقل البحري للبضائع، والذي يقوم أساسا على تعهد الشاحن بالبضاعة إلى الناقل الذي يلتزم بدوره بإيصالها إلى ميناء آخر وتسليمها للمرسل إليه مقابل أجرة معينة، وهذا النوع من النقل البحري للبضائع هو الذي يهمنا في دراستنا مما يؤدي بنا إلى استبعاد عقد النقل البحري للبضائع عن طريق استئجار السفينة.

تتم أغلب عمليات التصدير والاستيراد بالنسبة للدولة الجزائرية بحرا باعتبارها دولة محاذية لبحر، فإن أهمية عقد النقل البحري للبضائع زاد خصوصا بعد الانفتاح الذي عرفته الجزائر، ويرجع ذلك إلى أن هذا العقد يحتل حيزا كبيرا في العلاقات التجارية، مما أدى

بالمشرع الجزائري إلى الاهتمام بهذا النوع من العقد وهو الأمر الذي تفطن إليه وقام بتنظيمه في الباب الثالث من التقنين البحري[1].

يستعمل البحر في معظم المعاملات التجارية الدولية، وعادة ما لا تصل البضاعة إلى ميناء الوصول في الموعد المحدد لذلك أو إلحاق عيب بها سواء من حيث الكمية أو النوعية التي سلمت بها إلى الناقل في ميناء الشحن، مما أدى إلى كثرة النزاعات بين الشاحنين من جهة والناقلين من جهة أخرى.

دعت الحاجة بعد النزاعات المتكررة بين الشاحنين والناقلين إلى وضع تنظيم دولي موحد ينظم عقد النقل البحري للبضائع، خاصة وأن النقل البحري يتم بالصيغة الدولية.

تعتبر اتفاقية بروكسل لسنة 1924 أول تشريع دولي يوحد قواعد سندات الشحن البحري والتي سميت باتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بسند الشحن، انضمت لهذه الاتفاقية العديد من الدول سواء تلك التي تمثل الشاحنين أو الناقلين، وأن دولا كثيرة لم تنضم لها رسميا ولكنها وضعت أحكام في قوانينها الداخلية تتفق وأحكام الاتفاقية، وبالنسبة للدولة الجزائرية فلقد انضمت إليها سنة 1964[2].

تم تعديل بعض أحكام اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 مرتين بموجب بروتوكول 1968 وكذا بروتوكول 1979 المعروفين بقواعد (لاهاي/ فيسبي)، لكن بالرغم من التعديلات التي طرأت عليها إلا أنها لم تنجح في

1- الفصل الثالث من أمر 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادرة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر عدد 46، صادرة في 18 أوت 2010.

2- انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر عدد 28، صادرة في 2 مارس 1964.

إعطاء حماية أفضل للشاحنين من خلال الإعفاءات القانونية من المسؤولية الكثيرة التي يستفيد منها الناقلون، كما أنها أصبحت لا تتماشى مع المتطلبات العصرية.

إزاء هذا الوضع انعقد مؤتمر هامبورغ بألمانيا تحت وساطة الجمعية العامة للأمم المتحدة، الذي أسفر عن عقد اتفاقية باسم اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 والتي تعرف بقواعد هامبورغ التي دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992[1].

جاءت هذه الاتفاقية بجديد في مجال عقد النقل البحري وقدمت حماية أفضل للشاحنين حيث أتت منحازة لصالحهم من جهة مما أدى إلى عدم انضمام العديد من الدول ذات أساطيل بحرية ضخمة إليها، ومن جهة أخرى في الموضوع الذي تناولته وهو النقل البحري الدولي للبضائع، وهذا النوع من النقل لا يمكن للدول المطلة على البحر الاستغناء عنه.

جاءت هذه الاتفاقية لتحل محل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968، وكان الغرض منها هو حصر الثغرات الموجودة في الاتفاقية السابقة، وكذا تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري وهم الناقلون والشاحنون، إلا أنها لم تتمكن من إلغائها.

أمام التطورات الهائلة في صناعة النقل البحري للبضائع، وكذا استعمال النقل بالحاويات ووثائق النقل الإلكترونية إلى جانب سندات الشحن، وكذا قيام الناقلين باستعمال وسائل نقل متعددة تضاف إلى النقل البحري، أصبحت كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذا البروتوكلين الملحقين بها وقواعد هامبورغ لسنة 1978 لا تفي التطورات الحاصلة

1- وقد صادقت زمبيا وهي الدولة العشرين على قواعد هامبورغ في 1991/10/08، ومن ثم تكون الاتفاقية قد دخلت حيز النفاذ الدولي في 1992/11/01، إذ وفقا للمادة 30 الفقرة الأولى من الاتفاقية فإن نفاذها يبدأ من اليوم الأول من الشهر الثاني لانقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الوثيقة العشرين من وثائق التصديق أو القبول أو الاقرار أو الانضمام، **أمين خلفي**، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين (التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978)، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، ص 07.

لذلك تم إعداد اتفاقية جديدة لمواكبة التطورات تتمثل في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام، والتي فتحت لباب التوقيع في روتردام بهولندا ابتداء من 23 سبتمبر 2009.

تعتبر قواعد روتردام أحدث اتفاقية دولية في مجال النقل البحري حيث توفر إطارا قانونيا يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حدثت في مجال النقل البحري منذ اعتماد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978.

بالرغم من أهمية أحكام هذه الاتفاقية وحداثتها واستفادتها من الانتقادات الموجهة لكل من اتفاقية بروكسل وهامبورغ إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ إلى يومنا هذا لقلة الدول المصادقة عليها[1].

لهذا نجد أن الباب الثالث من القانون البحري الجزائري يشكل هو والاتفاقيات الدولية في مجال النقل البحري نظاما وطنيا وعالميا ملزما ومتوازنا لدعم تنفيذ عقود النقل البحري للبضائع، إذ بعد ابرام عقد النقل البحري للبضائع بين أطرافه أي كل من الناقل والشاحن بشكل صحيح بتوفر كل من الرضا المحل والسبب، فإنه يستوجب تنفيذه على الشكل الصحيح، وعليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية انطلاقا من الإشكالية التالية:

ماهي التزامات ومسؤولية كل من الشاحن والناقل في عقد النقل البحري للبضائع في كل من القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية؟

1- وقعت على الاتفاقية 21 دولة وهي: الولايات المتحدة الأمريكية، هولندا، الدنمارك، اسبانيا، الكنغو، الغابون، غانا، اليونان، غينيا، نيجيريا، النرويج، بولندا، السنغال، سويسرا، طوغو، فرنسا، إرمينيا، الكامرون، مدعشقر، النيجر ومالي، **مراد بسعيد،** عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص6.

باعتبار عقد النقل البحري للبضائع من أهم العقود في المجال البحري فإنه يرتب على أطرافه العديد من الالتزامات الناشئة عن العقد وهي التزامات متقابلة يرتب بعضها القيام بالبعض الآخر، ولقد تم تنظيم معظم هذه الالتزامات سواء بالنص على ذلك صراحة أو دلالة **(الفصل الأول)** والتي تستوجب تنفيذها على الوجه الكامل، غير أنه ليس في كل الحالات يتم تنفيذ الالتزامات المتقابلة على الوجه الكامل لذا تثور المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع **(الفصل الثاني)**.

الفصل الأول:

التنفيذ الكامل للالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري للبضائع

يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين هما الشاحن الذي يعتبر مالك البضاعة أو هو الذي يطلب نقل بضائع خاصة به أو خاصة بشخص آخر من ميناء إلى آخر، فالشاحن قد يكون شخص طبيعي وقد يكون شخص معنوي خاص أو عام.

والطرف الثاني في العقد والمتمثل في الناقل البحري للبضائع الذي يقع على عاتقه تنفيذ عملية النقل التي تعد الهدف الجوهري من ابرام عقد النقل البحري للبضائع.

فإذا انعقد عقد النقل البحري للبضائع بين أطرافه بالشكل الصحيح اعتبر من العقود الملزمة للجانبين التي ترتب آثار عنه والتي تشمل كل من تنفيذ الشاحن لالتزاماته المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع (**المبحث الأول**)، وكذا قيام الناقل بدوره بتنفيذ التزاماته التي يرتبها على عاتقه عقد النقل البحري للبضائع (**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

تنفيذ الشاحن لالتزاماته المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع

يعتبر مشروع النقل البحري للبضائع مشروع رأسمالي يستهدف منه الناقل البحري تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات النقل، فيترتب على ذلك أنه متى تم ابرام عقد النقل البحري للبضائع وجب على الشاحن تمكين الناقل البحري من تقديم خدمة النقل والوفاء بمقابل هذه الخدمة إلى الناقل.

يترتب على ذلك أن ينشأ في ذمة الشاحن التزامان رئيسيان، يتمثل الأول في التزاماته المتعلقة بالبضاعة محل عقد النقل البحري للبضائع (**المطلب الأول**)، بينما يتمثل الثاني في الالتزامات المالية له المتعلقة بدفع أجرة النقل (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

التزامات الشاحن المتعلقة بالبضائع وفقا لعقد النقل البحري للبضائع

يلقي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع على عاتق الشاحن التزامات عديدة متعلقة بتهيئة البضائع محل عقد النقل البحري (**الفرع الأول**)، وبعد قيام الشاحن بعملية تهيئة البضائع على الوجه الكامل توجب عليه تسليمها للناقل البحري لتمكينه القيام بتنفيذ التزاماته (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

التزامات الشاحن المتعلقة بتهيئة البضائع

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بتهيئة البضائع قبل تسليمها للناقل البحري، سواء من ناحية تغليفها **(أولا)**، أو من ناحية وضع العلامات عليها **(ثانيا)**.

أولا: قيام الشاحن بعملية تغليف البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بصدد التزاماته المتعلقة بالبضائع بكل الإجراءات الكفيلة بالمحافظة عليها، وذلك من حيث تغليفها أو تعليمها، ونجد أنه لا التقنين البحري الجزائري ولا اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت على هذا الالتزام أو قدمت كيفيات معينة لها.

رغم عدم النص صراحة في النصوص القانونية على التزام الشاحن بعملية تغليف البضائع إلا أنه يستنشف من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المقررة بنص المادة 803 البند ح من ت.ب.ج[1].

كما نصت المادة 4 الفقرة الثانية البند ن من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أنه لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن عدم كفاية التغليف[2].

1- تنص المادة 803 البند ح من ت.ب.ج على ما يلي: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناتجة مما يلي:

ح- أخطاء الشاحن ولاسيما التحزيم أو التكييف أو تعليم البضائع».

2- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ن من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي:

« لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن: =

على عكس القانون البحري الجزائري وكذا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978، فقد ألزمت قواعد روتردام لسنة 2009 في المادة 27 الفقرة الأولى منها الشاحن بأن يسلم البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل، وعليه أن يسلم البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات[1].

يفهم من المادة 27 الفقرة الأولى من قواعد روتردام، أن الشاحن يلتزم بتسليم البضائع للناقل البحري وهي مهيئة وفي حالة تسمح لها مقاومة عملية النقل، وهذا ما يجعله يقوم بعملية تغليفها وتحزيمها قبل تسليمها للناقل البحري[2].

مع عدم وجود نص صريح في التقنين البحري الجزائري ينص صراحة على التزام الشاحن بالقيام بعملية تغليف البضائع يمكن تطبيق أحكام نص المادة 43 ت.ت.ج التي تنص على ما يلي:

« إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف ولا يؤدي إلى ضرر الأشخاص والمعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة»، لكن نجد أنه لم ينص على كيفيات معينة لعملية تغليف البضائع لذلك يتم اللجوء إلى الأعراف البحرية السائدة في هذا المجال.

=ن–عدم كفاية التغليف».

1– تنص المادة 27 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي:

« يسلم الشاحن البضائع جاهزة للنقل، ما لم يتفق على خلاف ذلك في عقد النقل. وفي أي حال، يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعتزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتستيفها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات».

2- **Ibrahim Khalil DIALLO**, Obligations et responsabilité du chargeur (dans les règles de Rotterdam), communication sur « obligations et responsabilité du chargeur enver le transporteur » régles de rotterdam 11 décembre 2008, Colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam, Hollande, , p6.

تعتبر عملية تغليف البضائع وتحزيمها أحد الأسباب الأساسية لتأمين حمايتها أثناء مرحلة النقل البحري، لكن إذا تم بطريقة غير محكمة فإنه يعد السبب الرئيسي للتلف الذي تتعرض له البضاعة في التجارة الدولية، ونتيجة لذلك نرى أن شركات التصدير (الشاحن) تستخدم العديد من العمال الفنيين للقيام بهذه المهمة، فكل نوع من البضاعة يحتاج لنوع خاص من التغليف والتعبئة لمواجهة الرحلة البحرية والمخاطر التي تتعرض لها أثناء هذه الرحلة[1].

يمكن على أساس ذلك تعريف عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن بأنها عملية وضعها داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل، أما التحزيم فهو عملية إحاطة البضاعة المغلفة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف حتى يصمد أمام المتاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل[2].

يجب على الشاحن عند قيامه بعملية تغليف البضائع أن يفي هذا التغليف بتحمل مخاطر الرحلة البحرية مثل الأمطار الاستوائية والحرارة، كما يلتزم الشاحن بأن يراعي حجم الصناديق التي توضع البضائع فيها ووزنها وشكلها نظرا لأهمية ذلك في مواجهة مخاطر النقل وإعادة الشحن وإمكانيات السفينة الناقلة وعنابرها، كما يلتزم بطلاء هذه الصناديق بمادة عازلة للماء أو مادة مانعة للصدأ إذا كان تعرضها للماء أمرا ممكنا ومحتملا، كما يتعين

1- **حسان دياب**، العقود التجارية وعقد البيع سيف CIF "دراسة مقارنة"، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1999، ص 90.

2- **عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 332.

على الشاحن إذا كان شحن البضائع على سطح السفينة بأن يضعها في صناديق أمتن منها فيما لو تم شحنها على السطح[1].

لذلك نجد أن عملية تغليف البضائع من طرف الشاحن يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وحسب طبيعة الرحلة ومدتها، ولا يكون تغليف البضائع كافيا إذا اقتصر على مجرد حفظ البضاعة بداخل التغليف، بل يجب أن يكون التغليف من الصلابة والمتانة بحيث يتحمل ما قد يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة عند رصها في العنبر أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق[2].

ظهرت وتطورت على المستوى العملي وسائل وأنواع تغليف البضائع في مجال النقل البحري للبضائع، فانتشر استعمال الحاويات فصممت السفن المخصصة لذلك، فتعد الحاوية وسيلة لتغليف البضائع لذا يقع على الشاحن إذا اقتضى الأمر بتعبئة البضائع في حاويات سليمة وصالحة لتحمل مشاق النقل حتى لا تتسبب في إصابة البضائع بضرر[3].

يجب على الشاحن القيام بمجموعة من الالتزامات قبل وأثناء تعبئة البضائع داخل الحاويات وقبل تسليمها للناقل البحري ذلك تفاديا لحصول الأضرار للبضائع أثناء عملية نقلها، فيجب عليه تغليف البضائع قبل تعبئتها داخل الحاوية[4]، رغم اعتبار الحاوية بحد ذاتها تغليفا للبضائع.

1- **حسان دياب**، المرجع السابق، ص 91.

2- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 296.

3- **سوزان علي حسن**، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 106.

4- **Jean Charles VINCENT**, Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, mémoire de Master 2 en droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences D'AIX MARSEILLE, 2007, p39.

كما نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 أوجبت على الشاحن عند توليه تعبئة البضائع في حاوية بأن يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات[1].

يمكن للشاحن أن لا يغلف البضائع تغليفا كافيا فيكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبها نتيجة عدم تغليفها بما فيه الكفاية وهو سبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، ويقصد بعدم كفاية تغليف البضائع عدم تغليفها بما فيه الكفاية لتحمل ما سوف تتعرض له حسب طبيعتها أثناء عملية النقل البحري وأثناء عمليات الشحن والرص التي تتم طبقا للأصول الفنية المرعية، هذا وإن كان الناقل البحري يعفى من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع الراجع إلى عدم كفاية تغليفها فإنه يعفى كذلك من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب بضائع ما نتيجة عدم كفاية تغليف بضائع شخص آخر[2].

تبقى مسؤولية الشاحن عن كفاية تغليف البضائع من عدمه مسألة نسبية تختلف باختلاف البضائع، فما يعد تغليفا كافيا للبضائع لا يعد كذلك لبضائع أخرى، وتعد مسألة تحديد كفاية تغليف البضائع من عدمه مسألة واقع يقدرها قاضي الموضوع[3].

يجب الإشارة إلى أن هناك من البضائع ما تسلم للناقل البحري دون تغليفها نظرا لطبيعتها كالسيارات، فإن عدم تغليف البضائع في هذه الحالة لا يشكل خطأ من طرف

1- تنص المادة 27 الفقرة الثالثة من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، بحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات».

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببرتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 245.

3- **عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم**، المرجع السابق، ص 333.

الشاحن[1] ولا يعد ذلك من باب التحفظ الذي يمكن للناقل البحري التمسك به لإعفائه من المسؤولية، إذ أن العرف قد جرى على نقل السيارات من دون تغليف، ومن ثم على الناقل البحري ممارسة العناية بالبضائع غير المغلفة، وعليه اتخاذ الإحتياطات اللازمة وتبقى المسؤولية قائمة عما يلحق البضائع من ضرر إلا إذا أثبت أحد الأسباب التي تعفيه من المسؤولية بشكل قانوني[2].

يجب لإثبات مسؤولية الشاحن عن عدم كفاية أو عدم تغليف البضائع وإعفاء الناقل البحري من المسؤولية قيام هذا الأخير بإثبات أن الشاحن قد أخطأ، كأن تكون الممارسة البحرية تقتضي تغليف نوع معين من البضائع لكن الشاحن لم يقم بتغليفها أو يقوم بتغليفها لكن بشكل معيب، إذن على الناقل البحري عبء إثبات واقعتين، هي الطريقة التي كان يجب مثلا أن تغلف بها البضائع، والثانية عدم قيام الشاحن بالتغليف، وبالتالي إثباته للعلاقة السببية[3].

ثانيا: قيام الشاحن بعملية تعليم البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع

يجب على الشاحن البحري بالإضافة إلى التزامه بعملية تغليف البضائع بكيفية تسمح لها بمواجهة الرحلة البحرية المخصصة لها وكذا عمليات شحنها وتفريغها أن يضع على البضائع العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بها، وهذا ما يفهم من نص المادة 752 البند أ من ت.ب.ج[4] .

1- **Amar ZAHI**, Droit des transports, cadres juridiques et institutionnels contrat de transport de marchandises, tome1, Office des publications universitaires, Alger, 1991, p 192.

2- **أحمد محمود حسني،** نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورج) مع الإشارة إلى النصوص المقابلة في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول المعدل لها وفي القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن) ، ص 150.

3- **Amar ZAHI**, OP.Cit, p 192.

4- تنص المادة 752 البند أ من ت.ب.ج على ما يلي:« يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:=

كما تضيف المادة 755 البند ب من ت.ب.ج ما يلي:

« يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

ب- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة».

كما ألزمت المادة 3 الفقرة الثالثة البند أ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الناقل بأن يدون في سند الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع طبقا لما يقدمه الشاحن كتابة، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر[1]، وهذه المادة جاءت أكثر تفصيلا ووضوحا مما أتت به قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي تطلبت تضمين سند الشحن الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف بها وهذا حسب المادة 15 الفقرة الأولى البند أ من هذه الاتفاقية[2].

=أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف على البضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها».

1- تنص المادة 3 الفقرة الثالثة البند أ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ- العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر».

2- تنص المادة 15 الفقرة الأولى البند أ من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:=

يجب على الشاحن حسب النصوص القانونية تقديم البضائع للناقل البحري وعليها بياناتها التي تكون مطبوعة أو موضوعة بطريقة محكمة وظاهرة بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر لتسهيل الناقل التعرف على طبيعتها وتخصيصها بالمعاملة التي تلائمها[1]، فعملية وضع العلامات على البضائع من طرف الشاحن يسمح للناقل البحري بالتعرف عليها وتمييزها عن مختلف البضائع الأخرى.

يعتبر الشاحن مسؤول عن وضع العلامات على البضائع قبل تسليمها للناقل البحري، بحيث يمكن لهذا الأخير التعرف على محتوى البضاعة المقدمة له من طرف الشاحن وطبيعتها وكذا الأشخاص الذين ترسل لهم هذه البضائع، فيعتبر التزام الشاحن بوضع العلامات على البضائع شبيه من الالتزام بالإعلام.

لم تحدد النصوص القانونية طبيعة أو كيفية تعليم البضائع من طرف الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن الشركات الملاحية على العموم تفرض على الشاحنين أن يحمل كل طرد أو وحدة نقل على الأقل في واجهتين وإن أمكن في ثلاث أوجه منها وفي إطار ملون بالداكن المعلومات التالية:

- ميناء التفريغ أو العبور (Le port de destination «de chargement ou de transit »).
- علامة المرسل إليه أو المرسل (La marque du destinataire ou de l’expéditeur).
- الرقم التسلسلي ورقم الطرد في السلسلة

=أ- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن».

1- **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 74.

.(Le numéro de série et le numéro du colis dans la série)[1]

كما يجب على الشاحن أن يعلّم كل طرد بحروف مقروءة على الأقل 10 سم ارتفاعا وكذا تعيين الجهة العليا من السفلى للطرد وذلك لتسهيل معرفة الطرود سواء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ وتفادي الأخطاء التي تكون في وثائق الشحن، فتعليم البضائع يقضي أن يكون واضحا[2]، لذلك يجب أن تحتوي العلامات التي توضع على البضائع على الشروط التالية:

- أن تكون العلامات مطبوعة ومختومة بشكل واضح وظاهر على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو على الأغلفة التي تعبأ فيها البضائع .
- بقاء قراءة العلامات ميسورة حتى نهاية الرحلة البحرية.
- أن تكون العلامات غير قابلة للمحو.
- أن تكون العلامات محكمة الوضع.
- أن تكون العلامات دالة على كل المعلومات المتعلقة بالبضائع[3].

يمكن للشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع أن يهيأ بضائع خطرة أو قابلة للالتهاب والانفجار لتسليمها للناقل البحري من أجل نقلها، إلا أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 فرضت على الشاحن القيام بتعليم البضائع الخطرة حيث نصت المادة 13 الفقرة الأولى منها على ما يلي:

« على الشاحن أن يضع علامات أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطرة».

1- **Olivier LEBRUN,** La responsabilité du chargeur, mémoire Master 2, droit maritime et des transports, faculté de droit et des sciences politiques D'AIX MARSEILLE , 2009, p 20.

2- **مراد بسعيد،** عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 165.

3- **سامية عباس،** التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2012، ص 24.

كما نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 ألزمت الشاحن بوضع العلامات على البضائع الخطرة، حيث نصت المادة 32 البند ب من قواعدها على ما يلي:

« وضع الشاحن على البضائع الخطرة علامة أو وسما يتوافق مع أي قانون أو لوائح أو اشتراطات أخرى من جانب السلطات العمومية تكون سارية أثناء أي مرحلة من مراحل النقل المعتزم لتلك البضائع، وإذا لم يفعل الشاحن ذلك، كان مسؤولا تجاه الناقل عن ما ينجم عن ذلك التقصير من خسارة أو ضرر».

يعد الهدف من تعليم البضائع الخطرة من طرف الشاحن الحد من الأخطار التي تتعرض لها الأشخاص على ظهر السفينة والسفينة ذاتها فضلا عن المخاطر التي تتعرض لها البيئة[1]، بحيث تعرف المواد الخطرة بأنها أي مواد إذا دخلت البيئة البحرية يمكن أن تسبب مخاطر على صحة الإنسان أو تضر الكائنات الحية أو الحياة البحرية أو تضر بأسباب الراحة أو تدخل في الاستخدامات الشرعية للبحر[2].

يلاحظ أن المادة 13 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978، وكذا المادة 32 البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009، لم تقدم حلا لما يثور بشأن الوقوف على ما إذا كانت مادة ما خطرة أم لا بما أنها لم تضع قائمة بهذه المواد[3]، لذلك نجد أن مدونة IMDG أي مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطرة الذي اعتمد لأول مرة من طرف المنظمة البحرية العالمية IMO بسنة 1965[4]، والذي جاء لتطبيق الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر لـ 01 نوفمبر 1974 والتي يقال لها

1- **أحمد محمود حسني**، نصوص اتفاقية هامبورج ...، المرجع السابق، ص ص 133، 134.

2- **يوسف حسن يوسف**، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013، ص 95.

3- **أحمد محمود حسني**، نصوص اتفاقية هامبورج...، المرجع السابق، ص 137.

4- **يوسف حسن يوسف**، المرجع السابق، ص 95.

SOLAS[1] التي تشمل على قائمة بمئات البضائع الخطرة والتي قسمتها إلى 09 فئات المتمثلة في:

1- المتفجرات.

2- الغازات المضغوطة.

3- السوائل القابلة للاشتعال.

4- المواد الصلبة القابلة للاشتعال.

5-السموم.

6- المواد المؤكسدة.

7- المواد المشعة.

8- المواد الآكلة.

9- المواد الخطرة المتنوعة[2].

نجد أن مدونة IMDG بعد وصفها لقائمة بالمواد الخطرة التي تنقل بحرا تنص على ضرورة قيام الشاحن بوضع علامات وملصقات على الطرود والحاويات التي تحمل مثل هذه المواد، وكذلك تحديد الاسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية، بحيث يوضع الاسم بين قوسين على أن تكون على جانبي الطرد أو الحاوية[3]، كما اشترط كتابتها بالأحرف الكبيرة (Lettres majuscules) كما هي محددة في التصريح بالإرسال كما يحمل

1- **Olivier LEBRUN,** Op.Cit, p 44.

* صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في لندن في 1 نوفمبر سنة 1974، ج.ر عدد 36 صادرة في 30 أوت 1983.

2- **طارق جمعة سيف،** تأمين النقل الدولي (البحري، الجوي، البري، النهري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 78.

3- **يوسف حسن يوسف،** المرجع السابق، ص 95.

كل طرد أو حاوية حرف ONU أو UN وعند الاقتضاء علامة ملوث بحري، وعلى الشاحن أن يضع على كل طرد أو حاوية ملصقات تشير إلى خطورتها(Etiquettes de danger) [1].

يجب وعند حدوث خسائر أو أضرار للبضائع أن يتم التأكد من أن البضائع قد شحنت بطريقة أصولية مطابقة للتعليمات الدولية فعلا وأنها كانت تحمل العلامات الخاصة بالفئة التي تنتمي إليها حسبما حددتها مدونة IMDG[2].

تخضع مدونة IMDG للمراجعة والتعديل المستمر حتى تواكب التطورات ولتغطي المنتجات الخطرة الجديدة، لذا يمكن القول بأن القائمة التي تضمنتها المدونة بشأن المواد الخطرة المنقولة بحرا ليست على سبيل الحصر، وإنما كلما ظهرت مواد خطرة جديدة على البيئة البحرية يمكن إضافتها إلى قائمة المدونة[3].

بالإضافة إلى قواعد IMDG نجد أن اتفاقية ماربول 78/73 من جهتها نصت ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطرة المنقولة بحرا، وجاءت بتعليمات خاصة للنقل بالحاويات والطرود، فنصت على أنه في حالة عدم وجود علامات بالحاوية أو الطرد تبين نوع البضاعة، اعتبرت هذه الأخيرة مواد خطرة ملوثة للبيئة البحرية إلى أن يثبت التحليل الكيميائي العكس[4]، لذلك يجب وفقا لهذه الاتفاقية اظهار خطورة البضاعة وذلك بتعليم الطرود أو الحاويات.

1- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص 41.

2- **طارق جمعة سيف**، المرجع السابق، ص 179.

3- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص 40.

4- اتفاقية ماربول 78/73 هي اتفاقية دولية حول منع التلوث الصادر من البواخر لسنة 1973 والمعدلة ببروتوكول 1978، جرى العمل بها بـ 1983/10/02، انظر في ذلك **يوسف حسن يوسف**، المرجع السابق، ص 96.

*يجب التنبيه أن الجزائر انضمت إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، بموجب مرسوم 88-108 لـ 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهوريةالجزائرية=

يعد عدم كفاية وإتقان العلامات من طرف الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع على البضائع إهمالا وسهوا منه ويعني إخلالا بالتزام يفرضه عقد النقل البحري للبضائع في حقه، فإذا ما أثبت الناقل أن الضرر الذي لحق البضاعة ناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات فإنه يعفى من المسؤولية[1]، وهو ما أقرته المادة 803 البند ح من ت.ب.ج بحيث يتحمل الشاحن المسؤولية التي يسببها للناقل والبضائع[2]، وهو ما تقضي به كذلك المادة 4 البند س من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[3]، وكذا قواعد روتردام لسنة 2009 وفقا لنص المادة 30 الفقرة الأولى منها[4].

يتم إثبات الضرر اللاحق بالبضائع من طرف الناقل البحري الناتج عن عدم كفاية العلامات أو إتقانها من الشاحن عن طريق إظهاره أولا أن العلامات كانت غير مطابقة عند تسلمه البضائع من طرف الشاحن، وثانيا أن عدم كفاية وإتقان العلامات هو سبب تضرر البضائع وهذا ما يعفيه من المسؤولية[5].

=الديموقراطية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها. ج.ر عدد 22، لـ 01 جويلية 1988.

1- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص 74.

2- تنص المادة 803 البند ح من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ح- أخطاء الشاحن، ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع».

3- تنص المادة 4 البند س من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

س- عدم كفاية أو عدم اتقان العلامات».

4- تنص المادة 30 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية».

5- **Innocent Fetze KAMDEM,** La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, mémoire pour l'obtention du grade (LLM), faculté de droit, université Laval, Québec, Canada, 1999, p 105.

بعد قيام الشاحن بكل العمليات المتعلقة بتهيئة البضاعة على نحو ملائم لتحمل مخاطر الرحلة البحرية وعمليات الشحن والرص والتفريغ، يلتزم بتسليمها للناقل البحري.

الفرع الثاني

التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضائع للناقل البحري

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المحددين **(أولا)**، كما يلتزم بتقديم تصريحات حول البضائع التي يسلمها للناقل البحري **(ثانيا)**.

أولا: التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المحددين

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الملزمة لجانبين والتي ترتب التزامات متبادلة بين طرفيها (الشاحن والناقل)، فيعد التزام الشاحن بتسليم البضائع المتفق على شحنها ونقلها الالتزام الأساسي الذي يبدأ به تنفيذ عقد النقل البحري، فألزمت المادة 772 ت.ب.ج الشاحن أو من ينوب عنه أن يسلم البضائع للناقل البحري[1] .

يتضح من المادة 772 ت.ب.ج أنه على الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع أن يسلم البضائع المتفق على شحنها للناقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما بموجب

1- تنص المادة 772 ت.ب.ج على ما يلي: « يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأماكن المحددة يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها».

عقد النقل البحري، أو في الزمان والمكان اللذين يقتضي بهما العرف والعادة السائدة في ميناء الشحن في حالة عدم الاتفاق على ذلك[1].

يقوم الشاحن في غالب الأحوال بتسليم البضائع للناقل البحري في ميناء الشحن وبالتحديد تحت روافع السفينة التي ستشحن عليها البضائع، هذا وفقا لكل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، إلا أن ذلك لا يمنع من الاتفاق على تسليم البضائع للناقل البحري خارج حدود الميناء كمخازن الشاحن أو الناقل أو أن يسلمها للناقل في ميناء الشحن في مستودعاته، فهي مسألة خاضعة لاتفاق الأطراف دون قيد أو شرط خاصة في ظل تطور النقل البحري ودخول الحاويات في صناعة النقل، إذ في غالب الأحوال ما يتم تسليم البضاعة في مستودعات الناقل البحري حيث يتم تعبئة البضاعة في حاويات ثم تنقل إلى الميناء لشحنها[2] وهذا وفقا لقواعد روتردام لسنة 2009.

يجدر بنا التذكير أن عقد النقل البحري للبضائع عادة ما يحدد التفصيلات الخاصة بتسليم البضائع سواء من حيث زمان التسليم أو مكانه، فقد يتفق الطرفان على وقت محدد لتقديم البضائع، كما يمكن أن يتفقا على التزام الشاحن بإخطار الناقل البحري مقدما بموعد تقديم البضائع حتى يستعد الناقل لتلقي البضائع، إذا كانت طبيعة البضائع تستلزم لاستلامها تجهيزات خاصة، كأن تحتاج لحفظها مثلا درجات حرارة أو رطوبة أو تبريد لاستمرار صلاحيتها، فيكون من اللازم إخطار الناقل بذلك حتى يكون له الوقت الكافي للإستعداد لاستلام البضائع[3].

1- **عدلي أمير خالد،** عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 56.

2- **هاني دويدار،** الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص ص 354، 355.

3- **مراد بسعيد،** عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 163.

يترتب على إخلال الشاحن بالتزامه بتسليم البضائع للناقل البحري وجوب التعويض إذا كان له مقتض، وقد ترك المشرع البحري مسألة تقدير هذا التعويض لاتفاق الطرفين أو لحكم القواعد العامة عند عدم الاتفاق ومع ذلك فقد اشترط ألا تزيد قيمة التعويض في كل الأحوال مقدار أجرة الحمولة المتفق عليها[1].

فلكي يتحمل الشاحن المسؤولية عن التأخير في تسليم البضائع للناقل البحري يجب على هذا الأخير أن يثبت أن البضائع سلمت له خارج الميعاد المحدد وأن هذا التأخير سبب له الأضرار، كما يجب عليه إثبات العلاقة السببية بين التأخير في تسليم البضائع من طرف الشاحن والأضرار المتكبدة من طرفه[2].

بالرغم من أهمية التزام الشاحن بتسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المتفق عليهما بموجب عقد النقل البحري أو في الزمان والمكان اللذين يقضي بهما العرف في ميناء الشحن، إلا أنه قليل من النصوص القانونية تشير لهذا الالتزام، أما الاتفاقيات الدولية فلا اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ولا بروتوكولاتها ولا قواعد هامبورغ لسنة 1978 ولا قواعد روتردام لسنة 2009 نصت على هذا الالتزام[3].

ثانيا: التزام الشاحن بتقديم تصريحات حول البضائع محل عقد النقل البحري

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بإدراج البيانات المتعلقة بالبضائع في وثيقة الشحن، وهذا ما ورد في المادة 753 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

1- **محمد كمال حمدي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص 536.

2- **محمد السيد الفقى**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 337.

3- **Olivier LEBRUN**, Op.Cit, p 36.

« تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن.

ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة أو مصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة من عقد النقل تجاه شخص آخر غير الشاحن».

كما نصت المادة 3 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن على ما يلي:

« يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها الشاحن. وعلى الشاحن أن يعوض الناقل عن الهلاك والتلف والمصاريف الناشئة أو المتسببة عن عدم صحة هذه البيانات. وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن».

إن واجب الإعلام أو تقديم تصريحات حول البضائع الملقى على عاتق الشاحن هو محدد بالمواد 29، 31، 32 والمادة 55 من قواعد روتردام، هذا عكس قواعد هامبورغ التي حددت هذا الواجب بنص واحد المادة 13 وذلك بخصوص البضائع الخطرة[1].

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع طبقا للمواد المذكورة أعلاه التصريح بما يلي:

1- **مراد بسعيد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 38.

1-التصريح بوزن البضائع

يعد التصريح بوزن البضائع من طرف الشاحن عامل مهم، لأنه يسمح بمعرفة مدى نقص البضاعة عند تسليمها لصاحب الحق فيها، فإذا كان وزن البضائع أقل مما هو مصرح عليه وقت الشحن من طرف الشاحن، فهذا يدل على وجود نقص في البضائع[1]، مما يؤدي إلى مسؤولية الناقل البحري عن هذا النقص.

2-التصريح بطبيعة البضائع كما هي محددة حسب أهل الاختصاص

تعد مسؤولية التصريح بطبيعة البضائع مسألة مهمة فهي تفرض جزاءات على الشاحن في حالة تقديمه للناقل البحري تصريحات كاذبة حول طبيعة البضاعة.

3-التصريح بنوع التغليف

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع التصريح بنوع التغليف الذي غلفت به البضائع المسلمة للناقل البحري.

4-التصريح بالعلامات وعدد الطرود التي وضعت فيها البضائع

يلتزم الشاحن التصريح بالعلامات وعدد الطرود التي وضعت فيها البضائع، خاصة عندما توضع الطرود في صناديق أو حاويات، حيث أنه في حالة هلاك أو تضرر البضائع في حالة تعبئتها داخل حاويات ولم يتم التصريح بعدد الطرود الموجودة بداخلها، ففي هذه الحالة تعتبر الحاوية طردا عند حساب التعويض[2].

تكتسي تصريحات الشاحن حول البضائع أهمية كبرى حيث تسمح للناقل البحري ترتيب البضاعة بطريقة تحفظ سلامتها وسلامة السفينة على حد سواء[3]، كما أن لهذا

1- **Olivier LEBRUN,** Op.Cit, p 48.
2- **Olivier LEBRUN,** Ibid, p 49.

3- **سامية عباس،** المرجع السابق، ص 32.

التصريح نتائج هامة تظهر عند تفريغ البضائع وفحصها وتسليمها والتحقق منها ومدى مطابقتها لسند الشحن، وعلى أساس هذا التصريح تتأسس دعوى مسؤولية الناقل البحري عند هلاك أو تلف أو نقص البضائع[1].

يفترض في الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع أن يكون أمينا وصادقا في إفادته عن بيانات البضائع أي عند تقديمه التصريحات للناقل البحري، لأن إثارة شك الناقل البحري بصدق التصريحات حول البضائع يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ في وثيقة الشحن على نوع ووزن وحالة البضائع[2]، وهذا ما ورد في نص المادة 755 البند أ من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« يمكن للناقل أن يرفض تسجيلات تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن والتي تتعلق بما يلي:

أ-عدد الطرود وكمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواعي جدية للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها».

كما تسمح المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن للناقل رفض إدراج في سند الشحن البيانات إذا كان له شك بأنه لا تمثل بدقة البضائع التي تلقاها من الشاحن[3].

1- **سوزان علي حسن**، المرجع السابق، ص 94.

2- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص 33.

3- تنص المادة 3 الفقرة الثالثة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي:
«... ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها».

ينتج عن تقديم الشاحن تصريحات كاذبة حول البضائع أو قيمتها قيام مسؤوليته حسب المادة 753 ت.ب.ج[1]، كما أنه إعفاء للناقل البحري من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار المسببة للبضائع حسب نص المادة 810 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل».

يلتزم الشاحن كذلك بإخطار الناقل البحري بطبيعة البضائع القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة حتى يكون له الخيار في قبول نقلها واتخاذ ما يراه لازما من احتياطات وتدابير وقائية أو رفض أساسا عملية نقلها، وتفريعا على ذلك يجب على الشاحن أن يضع بيانا على هذه البضائع للتحذير من خطورتها وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا[2].

يمكن للشاحن حسب نص المادة 778 ت.ب.ج أن لا يعلم الناقل أو من يمثله عند تسليمه البضائع عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن له في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو اتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

1- تنص المادة 753 ت.ب.ج على ما يلي: « تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن.

ويعد الشاحن ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع ويكون مسؤولا بذلك أمام الناقل عن كل خسارة ومصاريف ناشئة أو ناتجة عن الأخطاء المتعلقة بهذه النواحي. وأن مسؤولية الشاحن هذه لا تجعل الناقل محررا من مسؤوليته والتزاماته الناتجة عن عقد النقل تجاه أي شخص آخر غير الشاحن».

2- **محمد السيد الفقى**، القانون البحري ...، المرجع السابق، ص 338.

كما قد تحمل مثل هذه البضائع على متن السفينة بمعرفة الناقل، إلا أنه يمكن له تنزيلها أو اتلافها أو جعلها غير ضارة إذا كانت تشكل خطورة على السفينة أو الحمولة دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب على ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل[1]، وهو ما نصت عليه كذلك المادة 4 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن، والمادة 13 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا المادة 32 البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009[2].

بناء على ذلك يعد عدم إخطار الشاحن الناقل البحري بخطورة البضائع أو قابليتها للالتهاب أو الانفجار متى كان الناقل لا يعلم بطبيعة هذه البضائع ولا يقبل في ذات الوقت بشحنها على السفينة فيما لو علم بطبيعتها، بمثابة خطأ من الشاحن يعطي الحق للناقل في إخراج البضائع من السفينة في أي وقت أو إعدامها أو إزالة خطورتها، وذلك دون أن يحق للشاحن مطالبة الناقل بأي تعويض عن ذلك[3].

1- تنص المادة 778 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للإشتعال أو الانفجار أو بضائع مخطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو اتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولا عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

وإذا كان بعض من هذه البضاعة محملا على متن السفينة بمعرفة وموافقة الناقل، وأصبح يشكل خطرا على السفينة أو الحمولة، فإنه يمكن تنزيله بنفس الشكل أو اتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم تترتب عن ذلك خسائر مشتركة إن كان لها محل».

2- انظر المادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، والمادة 13 من قواعد هامبورغ لسنة 1978، والمادة 32 البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009.

3- **جبارة نورة**، نظام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية –دراسة مقارنة–، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008، ص 163.

المطلب الثاني

التزامات الشاحن بدفع أجرة النقل

يعد أداء أجرة النقل البحري للبضائع الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق الشاحن في عقود النقل البحري للبضائع بسند الشحن.

تنفرد أجرة النقل البحري للبضائع بخصائص تميزها عن الأجرة في مختلف أنواع النقل، ولعل السبب في هذا التمييز يعود إلى خصوصية البيئة التي يتم فيها هذا النقل، لذلك يستلزم علينا الأمر إظهار مفهومها **(الفرع الأول)**، ثم أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل البحري **(الفرع الثاني)**، وأخيرا ضمانات الوفاء بدين الأجرة **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

مفهوم أجرة النقل البحري

يلتزم الشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بدفع أجرة الحمولة أو ما يسمى بأجرة النقل للناقل البحري وفقا للمادة 738 ت.ب.ج[1].

يجب وفقا للمادة المذكورة أعلاه التطرق إلى تعريف أجرة النقل البحري **(أولا)**، وكذا تعيين أجرة النقل البحري **(ثانيا)**، وأخيرا الوفاء بأجرة النقل البحري **(ثالثا)**.

1- تنص المادة 738 ت.ب.ج على ما يلي: « يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة».

أولا: تعريف أجرة النقل البحري للبضائع

لم يرد تعريف لأجرة النقل البحري للبضائع لا في التقنين البحري الجزائري ولا في الاتفاقيات الدولية إلا في المادة 01 الفقرة الثامنة والعشرون من قواعد روتردام لسنة 2009 التي تنص على ما يلي:

« أجرة النقل، تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل».

إذا كان التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية لم تقدم تعريفا لأجرة النقل البحري للبضائع، فإن فقه القانون لم يتركها دون تعريف، فقد قام الفقهاء بتعريفها من خلال دراستهم للنقل بشكل عام والنقل البحري بشكل خاص.

1-تعريف أجرة النقل البحري في الفقه الإنجليزي

وردت عدة تعاريف فقهية لأجرة النقل البحري في الفقه الإنجليزي، من بينها التعريف الذي قدمه الفقيه « توماس كارفر» الذي عرفها بأنها العوض المدفوع عن نقل البضاعة في السفينة، والكلمة نفسها تستعمل غالبا لتشير للإدلاء المقدم عن استعمال السفينة .

كما ورد تعريف آخر للفقيه « هادري افامي» الذي عرفها بأنها المكافأة التي تدفع لإيصال البضائع جاهزة لتسليمها للمرسل إليه في حالة جيدة وفقا للمفهوم التجاري.

تجدر الإشارة أخيرا إلى التعريف الذي قدمه « تشورلي وجايلز» لأجرة النقل البحري للبضائع حيث عرفا الأجرة بأنها الثمن الذي يدفع لمالك السفينة مقابل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول[1].

1- **بسام حمد محمد الطراونة**، أجرة النقل البحري، رسالة مقدمة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بغداد، 1997، ص ص 9، 10.

2-تعريف أجرة النقل البحري في الفقه المصري

عرف الفقه المصري أجرة النقل البحري للبضائع بأنها الثمن المقابل لعملية النقل البحري للبضاعة أيا كانت صورة العقد.

كما تم تعريفها على أنها المبلغ المتفق عليه في عقد النقل والذي يلتزم الشاحن بدفعه إلى الناقل أو من يمثله مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة في المكان والزمان المحددين.

3-تعريف أجرة النقل البحري في الفقه العراقي

وردت بعض التعاريف من خلال دراسة القانون البحري وقانون النقل، نستعرضها بالتعريف الذي ذهب إليه الأستاذ « باسم محمد صالح» الذي عرف الأجرة في عقد النقل عموما بأنها المبلغ الذي يجب أداؤه مقابل النقل، كما عرفها « عبد الباقي» بأنه المبلغ الذي يدفع عن نقل البضائع في السفينة، كما ترمز الكلمة إلى المبلغ المدفوع مقابل استعمال السفينة[1].

بناء على التعاريف الفقهية لأجرة الحمولة أو أجرة النقل البحري للبضائع تظهر الحاجة إلى اقتراح تعريف موحد لها المتمثل في:

تعتبر أجرة النقل البحري للبضائع المبلغ النقدي الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه للناقل البحري، مقابل التزام هذا الأخير بنقل البضاعة المتفق عليها عن طريق البحر[2].

1- **بسام حمد محمد الطراونة**، المرجع السابق، ص 10.

2- **علي البارودي**، مبادئ القانون البحري، السفينة- ملكيتها ونظامها القانوني الخاص- أشخاصها- الرحلة البحرية: النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية، التصادم، الخسارات العمومية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985، ص 159.

يجب التنبيه إلى أنه يمكن للشاحن وفقا لعقد النقل البحري للبضائع أو المرسل إليه أن يدفع نفقات بمناسبة عقد النقل البحري للبضائع، كالمبالغ التي يقرضها الربان أو ينفقها للمحافظة على البضائع، فهي تفترق عن أجرة النقل البحري للبضائع لكن تلحق بها في الحكم وتسمى ملحقات الأجرة[1].

ثانيا: تعيين أجرة النقل البحري

يتم تعيين أجرة النقل البحري للبضائع أو أجرة الحمولة بطرق مختلفة، فقد يلجأ أطراف عقد النقل البحري للبضائع إلى الاتفاق على الأجرة في العقد، وفي هذه الحالة يكون تعيين الأجرة اتفاقيا، وفي بعض الحالات تعين أجرة النقل البحري للبضائع بطرق أخرى غير اتفاق الأطراف كما هو الحال في حالة التعيين الذي يتم عن طريق المؤتمرات البحرية الملاحية.

1-التعيين الاتفاقي لأجرة النقل البحري

تنص المادة 797 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي:

« تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف».

يفهم من هذا النص أنه يتم التعيين الاعتيادي لأجرة النقل البحري للبضائع في جو من الحرية التعاقدية يتسم بها عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن، فالأصل أن أجرة النقل البحري للبضائع يعينها اتفاق الأطراف (الشاحن والناقل) الذي هو المصدر الرئيسي لهذا التعيين، وهذا المبدأ معمول به في معظم التشريعات البحرية والأجنبية على حد سواء.

1- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992 ، ص 519.

يحدث أحيانا أن لا يعين المتعاقدان (الشاحن والناقل) أجرة النقل البحري للبضائع في العقد، ولكنهما يعينان الأساس الذي يقوم عليه تقديرها، ويعد هذا تقديرا صحيحا لأجرة النقل[1]، فقد جرت العادة على تقدير الأجرة حسب وزن البضاعة، فيتفق على مبلغ معين عن كل طن متري (1000 كيلوغرام) أو كيلوغرام من البضاعة، وقد تحدد الأجرة على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر وتتبع هذه الطريقة في نقل السوائل، وقد تقدر الأجرة على أساس وزن البضائع وحجمها معا كما هو الشأن في نقل الأخشاب[2].

كما قد تحدد البضاعة على أساس عدد وحدات البضاعة المشحونة كالسيارات مثلا، وقد تحدد على أساس القيمة وتتبع هذه الطريقة في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما ماثلها[3].

تحتسب أجرة النقل البحري للبضائع في حالة النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على النقل البحري على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب مع تحديد أجرة النقل للحاويات حسب فئاتها أي فئة عشرين أو أربعين قدما، وكذا حسب حجم ووزن البضائع في كل منها ونوعها وطول مسافة الرحلة الكلية التي تقطعها بين المصدر والمستورد، وقد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات ونوع السفن التي تنقلها، ويتقاضى الناقل البحري بموجبها مبلغا ثابتا عن كل حاوية دون النظر إلى محتواها، وتعتبر مثل هذه التسعيرة ضار بالدول النامية لأن صادراتها عادة ما تكون منخفضة القيمة وكذا نوع السفن التي تنقلها[4].

1- **بسام حمد محمد الطراونة**، المرجع السابق، ص 19.

2- **مصطفى كمال طه**، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص 226.

3- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص 278.

4- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص ص 50، 51.

2-تعيين أجرة النقل البحري للبضائع في إطار المؤتمرات البحرية

كانت أسعار النقل البحري للبضائع في بداية الأمر في تقلب مستمر بسبب عدم خضوعها لأية قواعد تعمل على ضبطها، مما سبب الكثير من الخسائر للناقلين ومجهزي السفن والشاحنين على حد سواء، لذلك بدأت الشركات العاملة في النقل البحري في التجمع في مؤتمرات يطلق عليها المؤتمرات البحرية (Liner conférences maritime)، وتأسس أول مؤتمر بحري في مدينة كلتكا بالهند عام 1875، ولأهمية هذه المؤتمرات في وقتنا الحاضر بلغ عددها المئات، وهي تسهم في نقل ما يقدر بـ 25 % من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرا[1].

تهدف هذه المؤتمرات إلى وضع أسعار محددة للنقل البحري للبضائع لا يجوز للأعضاء الخروج عليها، وبالتالي فإن الشاحنين يحصلون على خدمة النقل بأسعار ثابتة ومعروفة مسبقا، هذا إضافة إلى جعل التجارة الدولية تتمتع بخدمة ملائمة وتوفير التوازن في المصالح بين العاملين بالنقل والمستفيدين منه، وبالتالي وضع حد للمنافسة من طرف الناقلين الخارجين عن هذه المؤتمرات والتجمعات (Outsiders) [2]، ويطلق عليهم الخوارج الذين هم مجهزين غير منضمين للمؤتمرات البحرية، وهم الشركات التي لها خدمات خطية في طريق بحري معين دون الانضمام للمؤتمر[3].

لا تملك هذه المؤتمرات شخصية قانونية، فهي تعتبر تجمعات خاصة يحكمها اتفاق يحدد هدفها والمدة وكذلك المنطقة الجغرافية التي تحكمها والتزامات الأعضاء المشاركين فيها.

1- **بسام حمد محمد الطراونة**، المرجع السابق، ص 20.

2 - **Mona GRID ,** Le paiement du fret, mémoire de Master 2 professionnel de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d’économie et des sciences D’AIX MARSEILLE, 2009, p 13.

3- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 170.

كما نجد أن تنظيمات المؤتمرات البحرية يختلف فيما بينها اختلافا كبيرا فمنها:

المؤتمرات المغلقة: تتصف المؤتمرات المغلقة بأنها تقيد من الانضمام إلى عضويتها، وتضع تعريفة أجرة النقل في المؤتمر وغالبا ما تحدد أنصبة لكل عضو في المؤتمر من إجمالي البضاعة المنقولة في الطريق الملاحي.

المؤتمرات المفتوحة: وهي المؤتمرات التي لا تقيد الانضمام إلى عضويتها، ويمكن لأي مالك سفينة أن ينضم للمؤتمر المفتوح ولذلك لا توجد سيطرة على أحجام الحمولات العاملة في الطريق الملاحي، ويضمن المؤتمر عدم قيام حرب أسعار بين الخطوط العاملة على نفس الطريق الملاحي.

خطوط الخوارج: وهي الشركات التي لها خدمات خطية في طريق معين دون الانضمام إلى أي مؤتمر[1].

تقوم المؤتمرات البحرية بتشكيل لجان خاصة تمثل فيها الشركات العاملة على خطوط النقل ومجهزي السفن والشاحنين وقد تضم ممثلين عن الحكومات أيضا، ويتمثل دور هذه اللجان في وضع أسعار لمختلف أنواع البضائع بناء على أسس محددة تناسب الأوضاع الاقتصادية السائدة[2].

تضع اللجان الخاصة المشكلة من طرف المؤتمرات البحرية بالنظر إلى نوعية البضائع نوعين من جداول الأسعار.

- الأسعار التي تخضع لها مجموعة معينة من البضائع المتجانسة من حيث القيمة السوقية بحيث يكون لها نظام سعري موحد.

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع نفسه، ص 171.

2- **بسام حمد محمد الطراونة**، المرجع السابق، ص 20.

- الأسعار التي توضع لكل نوع من البضائع.

ومن حيث التقيد بالأسعار الواردة في الجداول تضع هذه اللجان نوعين من الأسعار.

- الأسعار الثابتة، فبعض أنواع البضائع يكون سعر نقلها ثابتا ومتعارفا عليه ولا يخضع لأي تخفيض، وتكون هذه السلع موجودة في جداول التسعيرة.
- الأسعار غير المحددة (المفتوحة)، فبعض السلع يترك تحديد سعر نقلها لكل خط ملاحي حسب ما يراه مناسبا نظرا لوجود منافسة على نقلها من قبل السفن غير الأعضاء في المؤتمر (Outsiders)، وهذه السلع تستثنى عادة من جداول التسعيرة[1].

ثالثا: الوفاء بأجرة النقل البحري للبضائع

تنص المادة 797 ت.ب.ج على ما يلي:

« تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.

وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع».

يقرر هذا النص أن الشاحن حسب الأصل هو الملتزم بدفع أجرة النقل باعتباره طرفا في عقد النقل البحري للبضائع، فعليه حسب الأصل بدفعها سواء استحقت في ميناء الشحن أو في ميناء التفريغ، وقد أضاف النص إلى الشاحن ملتزم آخر بدفع أجرة النقل وهو صاحب الحق في استلام البضاعة من الناقل سواء كان المرسل إليه أو الحامل الشرعي لسند الشحن الذي نقل إليه السند بالحوالة أو بالتظهير أو بالمنوالة، لكن صاحب الحق في استلام

1- **بسام حمد محمد الطراونة**، المرجع السابق، ص ص 27، 28.

البضائع لا يصير ملتزما بدفع الأجرة إلا إذا قبل استلام البضائع فقبوله هذا هو الذي ينشأ له الحق في عقد النقل البحري ويرتب في ذمته الالتزام بدفع الأجرة[1].

نظرا لأهمية أجرة النقل البحري فإنه يدرج في الغالب في سند الشحن بيانا يبين مقدار الأجرة والجزء المدفوع منها والجزء المستحق منه عند تسليم البضاعة في ميناء التفريغ، ولقد أقامت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في المادة 16 الفقرة الرابعة منها قرينة لصالح الشاحن والمرسل إليه مفادها أن خلو سند الشحن من ذكر أجرة النقل أو ذكر الجزء المستحق منها على المرسل إليه يشكل قرينة ظاهرة على دفع الأجرة وعدم استحقاقها على المرسل إليه، ولا يستطيع الناقل إثبات خلاف ذلك في مواجهة أي طرف ثالث بما في ذلك المرسل إليه إذا تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو السند من مثل هذا البيان[2].

الفرع الثاني

أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل البحري

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود المتبادلة الملزمة للجانبين والأجرة فيها هي المقابل لتمام نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول[3]، فيستحق الناقل البحري الأجرة مقابل تقديم خدمة النقل البحري للشاحن، وبالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق الأجرة في حالة تنفيذ الناقل لالتزاماته على خير وجه ووصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه.

1- **حسن عبد الله العنمى**، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، جمهورية السودان، 2007، ص 173.

2- **عبد الرحمن ذياب عقل**، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، رسالة لاستكمال متطلبات الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، 1999، ص 51.

3- **علي البارودي**، المرجع السابق، ص 160.

لكن قد تتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة لضرر، وإذا كان مناط البحث عما يكون قد لحق البضائع من ضرر هو إثارة مسؤولية الناقل البحري إلا أن للأمر أهمية فيما يتعلق باستحقاق الناقل البحري لأجرة النقل لأنه كثيرا ما يمتنع المرسل إليه عن دفع أجرة النقل المستحقة عند الوصول إذا اكتشف هلاك البضائع أو تلفها[1]، لذلك نتعرض إلى حالات استحقاق الناقل لأجرة النقل **(أولا)**، وحالات عدم استحقاقه لأجرة النقل **(ثانيا)**.

أولا: حالات استحقاق الناقل لأجرة النقل البحري للبضائع

تتعدد الحالات التي يستحق فيها الناقل أجرة النقل البحري رغم تعرض عملية النقل البحري للبضائع للمخاطر، والمتمثلة في:

الحالة الأولى: طبقا للمادة 777 ت.ب.ج في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة[2].

الحالة الثانية: تستحق أجرة الحمولة عن البضائع في حالة فقدانها من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن وذلك وفقا للمادة 798 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: « لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن».

1- **هاني محمد دويدار، علي البارودي**، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (د.ت.ن) ، ص 265.

2- تنص المادة 777 ت.ب.ج على ما يلي: « في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الآداء لانهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة».

الحالة الثالثة: يستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة التي قطعتها السفينة، إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يتحصل على أية فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه وفقا للمادة 799 ت.ب.ج[1].

الحالة الرابعة: تدفع للناقل البحري أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة، وذلك وفقا للمادة 801 الفقرة الثانية من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: « تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة».

يعود تفسير استحقاق الناقل البحري لأجرة النقل عن البضائع التي يقرر الربان إلقاءها في البحر أو التضحية بها بأي صورة أخرى لإنقاذ السفينة أو الشحنة وذلك مع مراعاة أحكام الخسارات البحرية المشتركة، إلى ما يحصل الشاحن من تعويض عن بضاعته الملقاة يقدر بحسب قيمتها في ميناء التفريغ[2].

الحالة الخامسة: وجود شرط في عقد النقل البحري على استحقاق أجرة النقل في جميع الحالات.

يقصد بهذا الشرط أن الأجرة تستحق للناقل ولو لم تصل البضاعة وتسلم لصاحب الحق فيها متى كان ذلك راجعا إلى سبب أجنبي عن الناقل[3]، والجدير بالتوضيح أن الفقه والقضاء يعتبران هذا الشرط صحيح في ضوء اتفاقية بروكسل 1924 التي تبطل شروط

1- تنص المادة 799 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، يستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أي فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه».

2- **محمد السيد الفقى**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 340.

3- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 522.

الإعفاء من المسؤولية، فهذا الشرط يعد بمثابة نوع من التأمين يضمن فيه الشاحن للناقل الأجرة من مخاطر البحر، ولكن دون خطأ بفعل الناقل بحد ذاته[1].

ثانيا: حالات عدم استحقاق الناقل لأجرة النقل البحري للبضائع

أعفى المشرع البحري الجزائري الشاحن من دفع أجرة النقل البحري للناقل في بعض الحالات المتمثلة في:

الحالة الأولى: لا يستحق الناقل أية أجرة إذا كان عدم تنفيذه لعملية النقل يرجع إلى خطئه، وللشاحن أن يطلب فسخ العقد وتعويضه عما لحقه من ضرر وفقا للقواعد العامة بشرط أن لا يتجاوز مبلغ التعويض حدود المسؤولية وذلك وفقا للمادة 741 ت.ب.ج.

الحالة الثانية: لا يستحق الناقل أجرة الحمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية وفقا للمادة 798 ت.ب.ج، فالشاحن يفقد البضاعة والناقل يفقد حقه في أجرة النقل وذلك لأن الأجرة تقابل الالتزام بتنفيذ النقل الذي استحال تنفيذه بسبب هلاك البضاعة[2].

الحالة الثالثة: تنص المادة 800 ت.ب.ج على ما يلي:

« لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء إهمال الناقل في تلبية الالتزامات المذكورة في المواد 770 و 773 و 775 المذكورة أعلاه».

بالرجوع إلى المواد التي أحالت إليها المادة 800 ت.ب.ج نجد أن الناقل لا يستحق أجرة الحمولة في الحالات التالية:

- إذا لم يقدم سفينة صالحة للملاحة.
- إذا لم يزود السفينة بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 198، 199.

2- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع نفسه، ص 196.

- إذا لم ينظف ويرتب ويضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع ويجعلها بحالة جيدة لاستقبالها وحفظها ونقلها.
- إذا لم يعن الناقل عناية تامة بتحميل ورص البضاعة ونقلها ولم يخصها بالعناية العادية حسب اتفاق الأطراف وأعراف ميناء التحميل أو بعناية خاصة حسب تعليمات الشاحن.
- إذا لم تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه أو بالطريق العادي في حالة عدم تحديده، باستثناء حالة تغيير الطريق إنقاذا لحياة الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك[1].

قد يدفع الشاحن أجرة الحمولة أو النقل مسبقا للناقل في ميناء الشحن، وإذا تبين فيما بعد أن الناقل لا يستحق أجرة الحمولة وجب على الشاحن استرجاع الأجرة التي دفعها مقدما[2].

الفرع الثالث

ضمانات الوفاء بأجرة النقل البحري

لا مجال للبحث عن ضمانات خاصة للناقل البحري من أجل استيفاء أجرة النقل فيما لو كانت هذه الأخيرة مستحقة عند القيام إذ يحصل عليها الناقل مقدما، على العكس إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن الناقل يكون في حاجة إلى ضمانات تطمئنه إلى استيفاء حقه من الأجرة، وتتمثل هذه الضمانات في حق الحبس **(أولا)**، وحق الامتياز **(ثانيا)**.

1- **سامية عباس**، المرجع السابق، ص ص 65، 66.

2- تنص المادة 801 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: « إذا لم يستحق أي أجرة للحمولة، وجب إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدما».

أولا: حق حبس البضائع

حرص التقنين البحري الجزائري في المادة 791 على الزام المرسل إليه بضرورة دفع أجرة الحمولة كلما كان دفعها واجبا عند الوصول، ولم يكتف بذلك بل ألزمه بدفع كل مبلغ يمكن أن يطالب به الناقل بموجب سند الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى[1].

يمكن للمرسل إليه أن يتجهال دفع أجرة النقل البحري للبضائع لذلك منح المشرع الجزائري للناقل إمكانية حبس البضائع ورفض تسليمها للمرسل إليه لغاية دفع ما هو مستحق عن نقلها وعن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف أو تقديم ضمانا بذلك[2]، فحق الناقل في الامتناع عن التسليم يستلزم التفريق بين فرضين:

الفرضية الأولى: قد تكون الأجرة مدفوعة مسبقا عند الشحن من طرف الشاحن ولكن بقي مصاريف الإسعاف أو المساهمة في الخسائر المشتركة التي هي على عاتق المرسل إليه، فهنا للناقل الامتناع عن تسليم البضائع حتى يدفع المرسل إليه ما هو مستحق عليه من جراء نقل البضائع أو تقديم ضمانا كافيا.

الفرضية الثانية: أن أجرة النقل مستحقة عند الوصول أي في ميناء التفريغ وبمعرفة المرسل إليه والناقل يرفض التسليم حتى يسدد المرسل إليه مبلغ أجرة الحمولة أو يقدم ضمانا بذلك.

الجدير بالتوضيح أنه حتى وإن سمح المشرع للناقل البحري برفض تسليم البضائع حتى يتسلم أجرة النقل البحري للبضائع من طرف المرسل إليه، إلا أنه قيده بأن يتم إيداع البضائع

1- تنص المادة 791 ت.ب.ج على ما يلي: « يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى».

2- تنص المادة 792 ت.ب.ج على ما يلي: « يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك».

في المستودعات، مما يفهم أنه لا يجوز للناقل البحري حجز البضائع في السفينة وإبقائها دون تفريغها، بل على الناقل البحري القيام بتفريغها وإيداعها في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه مع إعلامه للشاحن والمرسل إليه بذلك، فإذا لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو لم تقدم كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع، جاز للناقل بيع البضائع بموافقة السلطات القضائية المختصة وذلك حسب نص المادة 795 ت.ب.ج[1]، وإذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريف إيداع البضائع ومصاريف بيعها، عدّ الشاحن مسؤول عنها[2].

ثانيا: حق الامتياز

جعل المشرع الجزائري دين أجرة النقل البحري للبضائع من الديون الممتازة في القانون البحري وذلك في سبيل تدعيم الحماية القانونية لهذه الأجرة، ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة ويقصد منه ثمن البضاعة لا البضاعة ذاتها، كما أنه لا يضمن أجرة النقل فقط بل كل المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل كمقابل التأخير عن تسليم البضائع له على سبيل المثال[3]، فحق الامتياز هو حق عيني يتقرر قانونا ضمانا لوفاء دين معين مراعاة لصفته، وهذا الحق يمنح الدائن سلطة مباشرة على الشيء المحمل به يمكنه من استفاء دينه بالأولوية في أي يد يكون[4].

نص المشرع الجزائري على حق الامتياز على دين الأجرة في نص المادة 818 الفقرة د من ت.ب.ج كما يلي:

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 200.

2- تنص المادة 796 ت.ب.ج على ما يلي : « إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها، عدّ الشاحن مسؤولا عن الباقي».

3- **محمود سمير الشرقاوي**، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1993، ص 370.

4- **حسن عبد الله العنمى**، المرجع السابق، ص 178.

« تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة:

د- ديون أجرة الحمولة أو المكافآت الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات».

يقع امتياز أجرة النقل البحري للبضائع في المرتبة الرابعة وتسبقه امتيازات أخرى مثل المصاريف القضائية ومصاريف الإسعاف والإنقاذ البحري والمبالغ المستحقة عن الخسائر البحرية المشتركة[1]، كما أن حق الامتياز هذا يبطل إذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال 15 يوما من تفريغ البضائع وقبل أن تصبح البضائع المنقولة في السفينة بين يد الغير شرعا[2].

المبحث الثاني

تنفيذ الناقل لالتزاماته المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع

يتمثل الالتزام الأساسي للنقل البحري للبضائع في أن يقوم الناقل البحري بتنفيذ عملية النقل ابتداء من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل أجر يفرضه عقد النقل البحري للبضائع.

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 201.

2- تنص المادة 820 ت.ب.ج على ما يلي : « تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشر يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا».

لذلك فإن الأساس هو أن يتولى الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بكل الاستعدادات التي تكفل له القيام بالنقل بالشكل الطبيعي والسليم لتنفيذ العقد بشكل كامل في مواجهة الشاحن، ويمكن تصنيف هذه الاستعدادات وفق ما تقتضيه عملية النقل البحري للبضائع إلى التزامات قبل بدء الرحلة البحرية (**المطلب الأول**)، والتزامات أثناء وبعد تمام الرحلة البحرية (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري للبضائع قبل بدء الرحلة البحرية

يقع على عاتق الناقل البحري قبل قيامه بالرحلة البحرية التزامات عديدة تعتبر كمرحلة تمهيدية لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، فيعتبر إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية من بين أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه (**الفرع الأول**)، وإلى جانب إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية فإن للناقل البحري التزامات فيما يخص البضاعة محل عقد النقل البحري للبضائع (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

التزامات الناقل البحري المتعلقة بتقديم سفينة صالحة للملاحة

يلتزم الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري للبضائع بتقديم سفينة صالحة للملاحة في كل من التقنين البحري الجزائري (**أولا**)، وكذا الاتفاقيات الدولية (**ثانيا**).

أولا: التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقا للتقنين البحري الجزائري

نصت المادة 770 ت.ب.ج على ما يلي: « يتعين على الناقل البحري قبل بدء الرحلة السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها».

نلمس من نص هذه المادة أن التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة يكون قبل بدء الرحلة البحرية وهو التزام ببذل عناية، فإذا تعهد بنقل بضاعة ما يتوجب عليه قبلا أن يتأكد من أن السفينة التي ستقوم بالعملية في حالة تصلح للملاحة وأن تراعى الشروط والأوصاف الفنية التي يجب أن تتوفر في السفينة لأجل تأمين أمنها وسلامتها حفاظا على سلامة الأرواح والأموال المتواجدة عليها[1].

تنصرف الصلاحية التي يوجبها النص في السفينة إلى أمرين: أولهما، الصلاحية من الوجهة الملاحية: أي قدرة السفينة على خوض البحر ومواجهة مخاطر الملاحة في البحار التي يتعين أو يحتمل أن تسير فيها، وثانيهما، صلاحية السفينة من الوجهة التجارية: أي ملائمة السفينة لتلقي البضائع ونقلها بأمان إلى جهة الوصول.

أما بخصوص إعداد وتجهيز السفينة حتى تكون صالحة للملاحة، فإن ذلك يقتضي أن يكون بدن السفينة متينا بحيث يتحمل مخاطر الرحلة البحرية وكفاءة المكينات وأجهزة القيادة، ويتضمن تجهيز السفينة تزويدها بطاقم كاف ومؤهل على نحو ما تقضي به القوانين أو اللوائح، وكذلك تزويدها بالمؤن والوقود بما يتفق مع الرحلة البحرية المبينة في سند الشحن[2].

1- **جليلة معصور**، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق العقيد الحاج لخضر، باتنة، 2004، ص56.

2- **كمال حمدي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 528.

وفيما يتعلق بصلاحية السفينة من الوجهة التجارية، فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع فيها وحفظها، ويعني ذلك نظافة وتطهير العنابر وسلامة معدات التهوية والتبريد وسلامة التستيف[1].

تثبت صلاحية السفينة للملاحة عادة بواسطة ترخيص للملاحة الذي تمنحه إدارة التفتيش البحري بمصلحة الموانئ بعد التأكد من تلك الصلاحية، وكذا من الشهادات التي تمنحها هيئات الإشراف، إلا أن هذه الشهادات تعد قرينة بسيطة يمكن دحضها بالدليل العكسي[2].

ثانيا: التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقا للاتفاقيات الدولية

تعرضت الاتفاقيات الدولية بدورها إلى التزام الناقل وفقا لعقد النقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة، لذلك نتعرض لهذا الالتزام وفقا للاتفاقيات الدولية:

1-التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

نجد أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تنص في المادة 03 فقرة أولى منها على ما يلي: « على الناقل أن يبذل الهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية:

أ-جعل سفينة صالحة للسفر،

ب-تجهيز السفينة وتطقيمها وتموينها على الوجه المرضي،

1- **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 115.

2- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 529.

ج-إعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها».

يبدو من هذا النص أن التزام الناقل بضمان صلاحية السفينة للملاحة هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة، إذ يلتزم الناقل ببذل اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه[1].

يؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل سفينة صالحة للملاحة طبقا للاتفاقية هو التزام ببذل عناية بحيث يعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها الناشئ عن عدم الصلاحية للملاحة إذا أثبت أنه بذل الهمة الكافية في تنفيذ التزامه قبل البدء في السفر وعند البدء فيه[2].

2- التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقا لقواعد هامبورغ 1978

لم تخصص قواعد هامبورغ لسنة 1978 عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 مواد مستقلة لبيان مضمون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، بل أنها استعملت نصوصا قانونية عامة فقط حول مسؤولية الناقل البحري وتركت للمحاكم مسألة تعريف الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة، وأن المادة 05 الفقرة الأولى والرابعة منها جعلت الناقل مسؤولا عن أي خسارة أو ضرر قد يحصل طالما أن البضاعة في عهدته وهذا يتضمن أي ضرر ناجم عن عدم صلاحية السفينة للملاحة، هذا

1- **هشام رمضان الجزائري، «مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع»**، مجلة الخليج العربي، مجلد 13 ، عدد 3، العراق، 1981، ص ص95، 96.

- **Guy LEFEBVRE, « L’obligation de navigabilité et le transport maritimes sous connaissement »**, les cahiers de Droit, vol 31, n° 1, 1990, p 102.

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص 263.

يعني أن الناقل عليه ضمان صلاحية السفينة للملاحة على طول الرحلة البحرية أو خلال مدة عقد النقل البحري للبضائع[1].

3- التزام الناقل البحري بتقديم سفينة صالحة للملاحة وفقا لقواعد روتردام 2009

تنص المادة 14 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يكون الناقل ملزما، قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

أ-جعل سفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك،

ب-وتطقيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو الملائم وإبقائها مطقمة ومزودة بالمعدات والإمدادات على هذا النحو طوال الرحلة،

ج-وجعل عنابر السفينة وسائر أجزائها التي تنقل فيها البضائع، وما يوفره الناقل من حاويات تنقل البضائع فيها أو عليها، مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها والإبقاء عليها كذلك».

يلتزم الناقل بموجب نص المادة 14 من قواعد روتردام ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية، في بدايتها وأثنائها لجعل السفينة صالحة للإبحار والإبقاء عليها كذلك حتى نهاية الرحلة البحرية، فالصلاحية هنا تمتد حتى أثناء الرحلة وإلى غاية انتهائها، وهو الفرق الذي نلاحظه مع ما جاء في المادة 03 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد

1- **وليد خالد عطية، «الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)»**، مجلة المحقق الحلى للعلوم القانونية والسياسية، عدد 1، جامعة بابل، السنة الخامسة، ص 267.

سندات الشحن لسنة 1924 التي قضت بجعل سفينة صالحة للملاحة قبل البدء في السفر وعند البدء فيه[1].

الفرع الثاني

التزامات الناقل البحري المتعلقة بالبضائع

تمر البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع بصدد التزامات الناقل البحري بشأن تنفيذ العقد بعدة مراحل، فالناقل يتسلم البضائع من الشاحن **(أولا)**، ثم تجري العمليات بعد ذلك تباعا على النحو التالي: شحن البضائع **(ثانيا)** وأخيرا رص البضائع **(ثالثا)**.

أولا: استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري

تبدأ عمليات النقل البحري باستلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن في المكان والزمان المحددين في العقد، وإذا لم يكن ثمة نص في العقد في هذا الشأن فإن الأمر يتوقف على عادات الميناء[2].

يتعين على الناقل البحري استلام البضائع في عقد النقل البحري للبضائع من الشاحن، ويعتبر استلامه للبضائع بمثابة بداية تنفيذ العقد، لذا يستوجب علينا الأمر التعرض إلى تعريف استلام البضائع من طرف الناقل، ثم إلى مكان وزمان استلام البضائع، وأخيرا إصدار الناقل لسند الشحن بناء على طلب من الشاحن.

1- **خديجة نبات**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام –اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا– (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2013، ص 23.

2- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري (الأحكام العامة لعقد الشحن والتفريغ، التعريف بالعقد، أطرافه،الالتزامات الناشئة عن عقد الشحن والتفريغ، أسباب المسؤولية، الإعفاء منها، نطاقها، دعوى المسؤولية)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 21.

1- تعريف استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع:

يمكن تعريف استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع بأنها واقعة مادية وقانونية يحوز الناقل بواسطتها البضائع حيازة فعلية، فتسليم البضائع إلى الناقل يعني أنها اللحظة التي تبدأ معه مسؤولية الناقل البحري على البضائع بحيث تنتقل إليه المخاطر فيكون مسؤولا عن الأضرار التي تصيبها[1].

2- مكان استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع:

يقوم الناقل البحري باستلام البضائع في ميناء الشحن وفي الموعد المتفق عليه مع الشاحن وفقا لكل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وأخيرا قواعد هامبورغ لسنة 1978.

إلا أنه يمكن الاتفاق على تسليم البضائع في مخازن الشاحن أو مخازن الناقل أو في مكتبه أو مقره، وفي هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء تمهيدا لشحنها في السفينة، مع ذلك يندر الاتفاق على استلام الناقل للبضائع خارج الميناء[2]، وهو ما تضمنته قواعد روتردام بما أنها نصت على واقعة النقل من الباب إلى الباب.

3- ميعاد استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع:

يقوم الناقل البحري باستلام البضائع في عقد النقل البحري في المواعيد المتفق عليها بينه وبين الشاحن.

يختلف ميعاد استلام البضائع في عقد النقل البحري للبضائع من طرف الناقل في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

1- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص 133.

2- **هاني محمد دويدار وعلي البارودي**، المرجع السابق، ص 243.

أ- ميعاد استلام الناقل للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع طبقا للتقنين البحري الجزائري:

يبدأ عقد النقل البحري للبضائع بمجرد أخذ الناقل البحري البضائع على عاتقه من وقت وضعها تحت تصرفه أو تصرف ممثله القانوني، وكان في استطاعته أن يمارس حقه بنفسه أو عن طريق ممثله في فحص البضائع والتأكد من مطابقتها لبيانات سند الشحن، وهذا طبقا للمادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني».

إن الاعتماد على ما جاء في المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج يزيد من اتساع نطاق مسؤولية الناقل البحري في حالة تسلم البضائع باعتباره متكلفا بها منذ لحظة أخذ البضائع على عاتقه وتسليمها للمرسل إليه، فمنذ لحظة تسلمه للبضاعة من الشاحن تبدأ مسؤوليته[1].

ب- ميعاد استلام البضائع في عقد النقل البحري للبضائع من طرف الناقل البحري طبقا للاتفاقيات الدولية:

نتعرض لميعاد استلام البضائع في عقد النقل البحري من طرف الناقل وفقا لكل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978، وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009.

1 - **Amar ZAHI**, Op. Cit, P 96.

ب-1- ميعاد استلام الناقل للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع طبقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924:

لم تبين اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بصورة واضحة متى يعتبر الناقل قد تسلم البضائع ومتى تبدأ مسؤوليته، والظاهر أن مسؤولية الناقل البحري في ظلها تبدأ عند الشحن وفي هذه اللحظة يكون الناقل قد تسلم البضائع، وقد أكدت ذلك المادة 2 من الاتفاقية عندما اعتبرت عملية الشحن والتفريغ من الواجبات الأساسية التي تقع على عاتق الناقل البحري[1]، حيث نصت على ما يلي:

« مع عدم الإخلال بأحكام المادة السادسة يتحمل الناقل في جميع عقود نقل البضائع بحرا المسؤوليات ويخضع للالتزامات ويتمتع بالحقوق والإعفاءات المنصوص عليها فيما بعد، وذلك فيما يتعلق بشحن تلك البضائع وتشوينها ورصها وحفظها والعناية بها وتفريغها».

ب-2- ميعاد استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع طبقا لقواعد هامبورغ لسنة 1978:

حسمت قواعد هامبورغ لسنة 1978 الكثير من الخلاف والنقاط التي كانت معلقة في ظل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 فيما يتعلق بميعاد استلام الناقل للبضائع، حيث شملت مسؤولية الناقل البحري المراحل السابقة على الشحن واللاحقة للتفريغ، فقررت المادة 4 الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية بأن تشمل مسؤولية الناقل البحري المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل وتحت حراسته في ميناء الشحن وأثناء النقل و في ميناء التفريغ[2].

1- **حسن عبد الله العنمى**، المرجع السابق، ص 135.

2- **حسن عبد الله العنمى**، المرجع نفسه، ص 136.

ب-3- ميعاد استلام الناقل البحري للبضائع في عقد النقل البحري للبضائع طبقا لقواعد روتردام لسنة 2009:

نصت المادة 12 الفقرة الأولى والفقرة الثانية البند أ من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي:

« 1- تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع،

2-أ- إذا كان قانون مكان التسلم أو لوائحه تقتضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يكمن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر».

يفهم من هذه المادة أنه تطبق أحكام قواعد روتردام حتى ولو استلم الناقل البضاعة في المخازن و، أو خارج منطقة الميناء، هذا اعتبارا من أنها قد نصت على واقعة النقل من الباب إلى الباب ومنه تبدأ مسؤولية الناقل البحري للبضائع، هذا عكس اتفاقية هامبورغ التي لا تسري إذا كان استلام الناقل للبضائع قد حصل خارج دائرة الميناء[1].

4- إصدار الناقل البحري لسند الشحن بعد استلامه للبضائع بناء على طلب من الشاحن:

1- **خديجة نبات**، المرجع السابق، ص 28.

يلتزم الناقل البحري أو من يمثله أثناء أو بعد استلامه البضائع من الشاحن وبناء على طلب من هذا الأخير إصدار سند شحن يتضمن البيانات الكافية المتعلقة بالبضائع وهوية الأطراف وشروط تنفيذ العقد، وهذا طبقا لنص المادة 748 ت.ب.ج[1].

يقوم سند الشحن البحري بدور كبير في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، فسند الشحن يثبت فيه تسليم البضائع للناقل، وتشكل هذه الوثيقة دليلا على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها وهي كذلك دليل على حيازتها[2]، ولا تقتصر وظيفة سند الشحن على إثبات شحن البضاعة فقط وإنما يتجاوزها إلى إثبات عقد النقل البحري للبضائع نفسه[3].

أ- بيانات سند الشحن:

يجب أن يتضمن سند الشحن الذي يصدره الناقل البحري بعد تسلمه للبضائع من طرف الشاحن على البيانات التالية:

1-هوية الأطراف:

- اسم الشاحن وعنوانه.
- اسم وعنوان الناقل وصفته أي إذا كان مالكا للسفينة أو مستأجرا لها، وإذا لم يذكر اسم الناقل عدّ مجهز السفينة هو الناقل، حيث قضت المحكمة العليا في هذا الصدد في القرار الصادر بـ 09 جويلية 1989، أنه من المقرر قانونا أنه عدم ذكر

1- تنص المادة 748 ت.ب.ج على ما يلي : « بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب من الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف، والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة البحرية الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها».

2- **محمود شحماط**، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 173.

3- **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 97.

اسم الناقل بوضوح في وثيقة الشحن، فإن مجهز السفينة يعد هو الناقل ويكون مسؤولا عن النقل، ومن ثم فإن القضاء بخلاف ذلك يعد خرقا للقانون[1].

- اسم وعنوان المرسل إليه إذا كانت وثيقة الشحن اسمية.

2-عناصر الرحلة الواجب اتمامها:

يقصد بعناصر الرحلة أساسا ميناء الشحن وميناء التفريغ والطريق الذي من الممكن اتباعه من طرف السفينة وتواريخ الانطلاق والوصول، وذلك لتمكين المرسل إليه معرفة ميعاد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ.

3-أجرة الحمولة:

يجب أن تتضمن وثيقة الشحن قيمة أجرة الحمولة المتفق عليها، وإذا أغفل طرفا العقد أي الناقل والشاحن هذا البيان، فيفترض أن المتعاقدان أرادا اتباع السعر الذي جرت عليه العادة بالنسبة لمثل هذه البضائع[2].

4-تعيين البضائع المشحونة:

حددت المادة 752 ت.ب.ج ما يجب ذكره من بيانات أساسية في سند الشحن تُعَرّف بالبضائع المشحونة، من ذلك العلامات الرئيسية والضرورية للتّعريف بالبضائع والتي يقدمها الشاحن كتابة قبل البدء في تحميل البضائع على ظهر السفينة، ويكون ذلك إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 9 جويلية 1989، ملف رقم 39957، المجلة القضائية، عدد 1، 1991، ص 71.

2- **سليم بودليو**، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000، ص ص 27، 28.

كما يجب أن تتضمن عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها حسب كل حالة، مضافا إلى ذلك الحالة والتكييف الظاهرين للبضاعة[1].

عددت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بدورها البيانات الواجب توفرها في سند الشحن في نص المادة 03 الفقرة الثالثة والتي تنص على ما يلي:

« على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع وذلك طبقًا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر،

ب-عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال، طبقًا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة،

ج-حالة البضائع وشكلها الظاهر،

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو وكيل الناقل ملزمًا بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددًا أو كمية أو وزنًا إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في

1- تنص المادة 752 ت.ب.ج على ما يلي: « يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه:

أ- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا بأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها،

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن وذلك حسب الحالة،

ج- الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة».

عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها... ».

ما يمكن ملاحظته أنه يختلف تعداد البيانات التي يجب توافرها في سند الشحن البحري في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية[1].

ب- نسخ سند الشحن

يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وتبين عدد النسخ الصادرة عن كل نسخة من هذه النسخ، ويجب أن ترفق

1- تنص المادة 15 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « يجب أن يتضمن سند الشحن، فيما يتضمن التفاصيل التالية:

أ- الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع إن كانت لها هذه الصفة، وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنه على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن.

ب- الحالة الظاهرة للبضائع.

ج- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.

د- اسم الشاحن.

ه- اسم المرسل إليه إذا كان الشاحن قد سماه.

و- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.

ز- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري.

ح- عدد النسخ الأصلية في سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.

ط- مكان إصدار سند الشحن.

ي- توقيع الناقل أو توقيع شخص آخر ينوب عنه.

ك- ما يستحق على المرسل إليه من أجرة النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن الأجرة مستحقة عليه.

ل- البيان المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 23.

م- بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو إذا كان الأمر كذلك.

ن- تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين.

س- أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك عملا بالفقرة 4 من المادة 6».

*و لمزيد من التفاصيل ارجع للمادة 36 من قواعد روتردام لسنة 2009.

البضائع على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها[1].

ج- شكل سند الشحن

تنص المادة 758 ت.ب.ج على ما يلي: « يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية،

ب-لأمر الشاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر،

ج-لحاملها».

كما تضيف المادة 759 ت.ب.ج على أنه: « يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر، أي:

أ-وثيقة الشحن الاسمية، بالتخلي عن دين،

ب-وثيقة الشحن لأمر بالتظهير،

ج-وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن.

ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة واستلامها».

1- تنص المادة 760 ت.ب.ج على ما يلي: « يلتزم الناقل أو من يمثله بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية. وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ.

ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن، وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها».

يصدر سند الشحن حسب التقنين البحري الجزائري بثلاث أشكال المتمثلة في:

سند الشحن الإسمي:

يصدر سند الشحن الإسمي باسم شخص معين، وهو غير قابل للتداول بالطرق التجارية إذ يلزم لانتقال ملكية البضائع التي يمثلها سند الشحن اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية، ولا يجوز للناقل تسليم البضائع إلا للشخص المعين في سند الشحن أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية البضائع عن طريق حوالة الحق المدنية، فإذا حدث أن سلمها للغير نشأت مسؤوليته[1].

سند الشحن الإذني أو لأمر:

يعتبر سند الشحن الإذني الأكثر شيوعا، حيث يذكر فيه اسم المرسل إليه مسبوقا بصيغة الإذن أو الأمر، و يحق لهذا الأخير أن يقوم بتحويل سند الشحن وبالتالي نقل ملكية البضائع التي يمثلها هذا السند بمجرد تظهير السند تظهيرا ناقلا للملكية.

سند الشحن للحامل:

يمكن كذلك أن يكون سند الشحن لحامله، فيصدر دون أن يحمل اسم المرسل إليه، ويتداول حينئذ بطريق التسليم، وعلى الناقل أن يسلم البضائع لأي شخص يتقدم إليه ومعه سند الشحن، ومع ذلك يندر أن يتخذ سند الشحن هذا الشكل نظرا للخطر الذي يتعرض له صاحبه عند فقده أو سرقته[2].

1- **محمد السيد الفقى**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 335.

*يجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري نظم إجراءات الحوالة المدنية في المادتين 23 و24 من أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني معدل ومتمم بموجب القانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر عدد 31 صادرة في 13 ماي 2007.

2- **علي البارودي**، المرجع السابق، ص 154.=

د- تحفظات الناقل البحري في وثيقة الشحن

يجوز للناقل البحري عند اصداره لسند الشحن أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد الطرود – القطع- الكمية- ووزن البضائع، عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها، وفي حالة عدم توفر الوسائل الكافية لديه للتحقق منها، كما يجوز له رفض تسجيل علامات التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مدموغة أو مختومة، وذلك حسب نص المادة 755 ت.ب.ج[1].

يجوز كذلك للناقل أو ممثله أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم لحالة البضائع وتكييفها الظاهرين وأهميتها، وله أن يشير عند استلامه البضائع محزومة بأنه لا يعلم محتواها حسب نص المادة 756 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« يجوز للناقل أو من ينوب عنه أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة.

وإذا تم تسليم البضائع وهي محزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها».

يعتبر التحفظ في وثيقة الشحن حول البضائع المسلمة من طرف الشاحن للناقل البحري بأنه تصرف قانوني صادر بالإرادة المنفردة للناقل، والذي يعبر فيه عن الكمية

= *يجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري نظم كيفية تظهير سند الشحن في حالة سند الشحن الإذني أو لأمر بموجب المادة 543 مكرر 13 من أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر عدد 101 صادرة في 19 ديسمبر 1975 معدل ومتمم.

1- **فاطمة مستري**، «**عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري**»، المجلة القضائة، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص55.

الحقيقية والعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع كما سلمت له، بهدف نقل عبئ الإثبات من الناقل إلى الشاحن أو المرسل إليه[1].

تضعف التحفظات الصادرة من الناقل البحري في سند الشحن من قوته ولا تشجع التعامل في البضائع، لذلك ابتكر الشاحنون وسيلة يخلصون بها سندات الشحن من هذه التحفظات، وذلك بأن يعطي الشاحن تعهدا كتابيا للربان أو الناقل بأن يضمن له ما يصيبه بسبب عدم صحة البيانات التي يريد الشاحن إدراجها بالسند والمعروف بخطاب الضمان على أن يقبل الربان إصدار سند شحن نظيف أي خال من كل تحفظ.

فخطابات الضمان هي الأوراق التي يثبت فيها الشاحن التحفظات التي طلب الناقل إدراجها في سند الشحن ولكنها لم تدرج استجابة لرغبة الشاحن، والتي يعهد هذا الأخير بمقتضاها بضمان كافة النتائج التي تترتب على عدم مطابقة البضائع عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشحن إذا ما تعرض الناقل لمطالبة من قبل الغير بالتعويض، وذلك مقابل أن يسلمه الناقل سند شحن نظيف وخالي من التحفظات فيسهل للشاحن التعامل بالبضائع والحصول بمقتضاه على الائتمان من البنوك[2].

ثانيا: شحن البضائع

بعد قيام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة واستلام البضائع يلتزم بشحنها على متن السفينة إعدادا لعملية نقلها.

1- تعريف عملية شحن البضائع

يقصد بعملية شحن البضائع مجرد عملية رفعها من جانب السفينة على الرصيف ونقلها عبر حاجز السفينة ووضعها داخل العنبر أو على السطح، وعلى أي حال فإن هذه

1 -**René RODIERE,** Droit maritime, 9éme édition, précis Dalloz, Pari, 1982, p333.

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص 154.

الأعمال من وجهة النظر القانونية تشكل عملية واحدة، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة[1].

2-الملتزم بشحن البضائع

يقع الالتزام بشحن البضائع على عاتق الناقل البحري وهو ما نستخلصه من المادة 773 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف الميناء».

جاء نص المادة 773 ت.ب.ج متوافقا مع الواقع العملي للنقل البحري الذي يشير إلى أن الناقل هو من يتولى القيام بعمليات الشحن باعتبارها عملا فنيا متخصصا يتطلب خبرة ودراية معينة للقيام به واتقانه وهو ما لا يتوفر للشاحن، يضاف إلى ذلك أن الشاحن في معظم الحالات لا يملك الآلات اللازمة للقيام بهذا النوع من العمل، غير أن الناقل البحري عادة ما لا يقوم هو بنفسه بعمليات شحن البضائع على متن السفينة، إذ أنه في كثير من الأحيان ما يتعاقد مع مقاول المناولة المينائية وهو الشخص الذي يتولى الأعمال المادية اللازمة لوضع البضائع على ظهر السفينة أو إنزالها منها[2]، لكن يبقى الناقل دائما مسؤولا اتجاه الشاحن والمرسل إليه عن الأضرار التي تصيب البضائع خلال عمليات شحنها على ظهر السفينة رغم قيام مقاول المناولة المينائية بها.

يعد التزام الناقل البحري بعملية شحن البضائع في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التزام إجباري لا يجوز له أن يتخلص من المسؤولية عن

1- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص123.

2- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 272.

طريق إدراج شرط في سند الشحن يعفيه من المسؤولية عما يقع من هلاك أو تلف أثناء هذه العملية، إذ أن مثل هذا الشرط يعد باطل بطلانا مطلقا طبقا للمادة 3 الفقرة الثانية من نفس الاتفاقية، ولا يغير من ذلك أن يكون الشاحن هو الذي قام بالشحن، إذ أنه أيا من كان القائم بعملية الشحن فإن الناقل يكون مسؤولا عن أي هلاك أو تلف قد يصيب الشحنة نتيجة أي إهمال في القيام بهذه العملية[1].

كما يقع على عاتق الناقل البحري طبقا لقواعد هامبورغ 1978 تنفيذ الالتزام بشحن البضائع على ظهر السفينة وتحمل المسؤوليات الناجمة عن ذلك، وهو الحكم الذي تضمنته المادة 04 من قواعدها، والتي حددت الإطار الزمني لمسؤولية الناقل البحري بالمدة التي تكون فيه البضائع في عهدة الناقل البحري في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ[2].

تدخل عمليات شحن البضائع في قواعد هامبورغ لسنة 1978 ضمن الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بأي شكل من الأشكال وفقا للمادة 23 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ .

إلا أن قواعد روتردام لسنة 2009 تضع مبدأ بأن عمليات شحن البضائع وتفريغها تقع على عاتق الناقل البحري، لكن يمكن للأطراف الاتفاق خلاف ذلك حيث يعهد بهذه العمليات إلى الشاحن أو المرسل إليه[3]، وهو ما تقضي به المادة 13 من قواعدها التي تنص على ما يلي:

1- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 123.

2- تنص المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ».

3- **Anastasya KOZUBOVKAYA- PELLE préface Yves TASSEL,** De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, collection du centre de droit maritime et des transports, presse universitaire D'Aix Marseille, 2011, p 73.

« 1-يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت المادة 12 ورهنا بأحكام المادة 26، بتسلم البضائع وتحميلها ومناولتها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 و7 يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك في تفاصيل العقد».

يمكن حسب هذه المادة لغير الناقل البحري شحن البضائع على متن السفينة لكن بتوفر شرط صريح، وهو الإشارة في تفاصيل عقد النقل البحري أن الناقل ليس هو من يتولى عمليات شحن البضائع بل الشاحن أو المرسل إليه هو من يتولى هذه العمليات.

2- كيفية شحن البضائع

يتم الوضع الطبيعي لشحن البضائع على متن السفينة من خلال وقوف السفينة بمحاذاة الرصيف، حيث يتم رفع البضائع على سطح السفينة باستخدام وسائل مختلفة تبعا لنوع البضائع والوسائل المتاحة في ميناء الشحن، فقد تستخدم روافع السفينة أو روافع الميناء في معظم أنواع البضائع الصلبة، وتستخدم الأنابيب في شحن البضائع السائلة كالبترول، وتستخدم المضخات أو الأقماع في شحن بضائع الصب كالحبوب[1].

ظهرت نتيجة لتطور صناعة النقل البحري وسائل جديدة في الشحن مثل روافع الحاويات (الروافع القنطرية) والدحرجة (RO RO) بالنسبة للآلات والسيارات وما ماثلها إذا كانت مشحونة في حاويات مدولبة[2]، فالحاويات عبارة عن أوعية تجمع فيها البضائع سائبة

1- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 524.

2- **عبد القادر حسين العطير**، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1971، ص 76.

أو مغلفة تغليفا بسيطا بهدف تخفيض نفقات النقل، بما في ذلك التغليف والشحن والتفريغ وتقصير مسافة الرحلة باختصار الوقت الذي يخصص لعمليات الشحن والتفريغ.

يتعذر في بعض الأحيان على السفينة الوقوف بمحاذاة الرصيف وشحن البضائع مباشرة على السفينة وذلك بسبب العوائق التي لا تسمح للسفينة بالرسو بمحاذاة الرصيف، فيتم في هذه الأحوال شحن البضائع عن طريق الصنادل، حيث تعبأ البضائع في الصنادل وتنقل إلى محاذاة السفينة ليتم شحنها بعد ذلك[1].

4-مواعيد شحن البضائع

لم ينظم المشرع الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية مواعيد لشحن البضائع على متن السفينة، وعلى ذلك يلتزم الناقل البحري بشحن البضائع في المدد المتفق عليها في عقد النقل البحري، فإذا لم ينص العقد على مدة معينة لشحن البضائع وجب الرجوع إلى العرف السائد في هذا المجال، لذلك يتبع في حساب مدد الشحن وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجرى فيه الشحن، فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحري العام[2].

5-أنواع شحن البضائع

تشحن البضائع كأصل عام في عنابر السفينة، لكن يسمح للناقل في بعض الحالات بشحن البضائع على سطح السفينة وتعتبر هذه الحالة استثناء عن القاعدة العامة.

1- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص ص 25، 26.

2- **حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل (البري، البحري، الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 157.

أ- شحن البضائع في عنابر السفينة

تشحن البضائع كأصل عام في عنابر السفينة، وذلك تفاديا لما تتعرض له البضائع التي تشحن على السطح من أضرار المياه والرطوبة والعواصف التي تلقي بها إلى البحر، كل ذلك بغرض وقاية البضائع من خطر الهلاك أو التلف[1].

ب- شحن البضائع على سطح السفينة

أورد المشرع الجزائري على قاعدة حظر شحن البضائع على سطح السفينة استثناءات في المادة 774 ت.ب.ج والتي تنص على ما يلي:

« لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم.

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن».

اشترط المشرع الجزائري شرطين من أجل شحن البضائع على سطح السفينة وهما:

الشرط الأول: إذا حصل اتفاق بين الأطراف على شحن البضائع على سطح السفينة، إذ يجب أن يثبت هذا الاتفاق كتابة سواء في سند الشحن ذاته أو في سند مستقل عنه، لكن في حالة عدم وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة فإن الناقل يصبح ملزما بإبلاغ الشاحن بذلك[2].

الشرط الثاني: إذا ما كان تحميل البضائع على سطح السفينة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم، فعلى الناقل إعلام الشاحن بذلك، باعتبار أن بعض الشحنات بطبيعتها لا

1- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1987، ص 239.

2- **أمين خلفي** ، المرجع السابق، ص 28.

يمكن شحنها في عنابر أو أقسام السفينة ويرجع ذلك إلى كبر حجمها وصعوبة مناولتها، كعربات السكك الحديدية والقاطرات والرافعات وحتى الحاويات[1].

استبعدت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الشحنة المنقولة على سطح السفينة والمتفق على نقلها بهذه الطريقة، فتركت الحرية للناقل لنقل الشحنة على السطح طبقا لشروطه الخاصة غير خاضع بشأنها للالتزامات التي تفرضها عليه الاتفاقية، لكن يجب أن يتضمن سند الشحن بيانا بأن الشحنة قد نقلت على السطح، وهذا البيان يتضمن في الواقع إخطار وتحذير المرسل إليه في سند الشحن، أن البضائع قد شحنت على سطح السفينة بحيث يكون على علم عند قبول المستندات أن هذا النوع من النقل لا يخضع لنصوص الاتفاقية وما تفرضه على الناقل من التزامات[2].

أجازت قواعد هامبورغ لسنة 1978 عكس اتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 شحن البضائع على سطح السفينة وجعلته استثناء على الأصل العام وذلك في المادة 9 منها التي تنص على ما يلي:

« 1-لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التجارة المعنية أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية.

2-إذا اتفق الناقل والشاحن على شحن البضائع على سطح السفينة أو على جواز شحنها على هذا النحو، فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل بيانا بهذا المعنى، فإذا لم يدرج هذا البيان، تحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على

1- **يوسف يعقوب صروخة، «الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة»**، مجلة الحقوق الكويتية، عددان 1 و2، الكويت، السادسة عشر مارس 1992، ص 29.

2- **أحمد محمود حسني،** النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص127.

شحن البضائع على سطح السفينة. على أنه لا يجوز للناقل الاحتجاج بمثل هذا الاتفاق تجاه أي طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه يكون قد حصل على سند شحن بحسن نية.

3-إذا تم شحن البضائع على سطح السفينة خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، أو في حالة عدم جواز الاحتجاج من قبل الناقل بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة بوجود اتفاق على الشحن على السطح، يظل الناقل مسؤولا خلافا لأحكام الفقرة 1 من المادة 5 عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك التأخير في التسليم، الناشئ فقط عن الشحن على السطح، ويتحدد مدى مسؤوليته وفقا لأحكام المادة 6 أو المادة 8 من هذه الاتفاقية، حسب مقتضيات الحالة.

4-يعتبر شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة فعلا أو تقصيرا من جانب الناقل حسب مدلول المادة 8»، كما نجد أن قواعد روتردام لسنة 2009 أجازت بدورها للناقل البحري شحن البضائع على سطح السفينة في بعض الحالات والمذكورة في المادة 25 الفقرة الأولى منها[1].

ثالثا: رص البضائع

يعتبر رص البضائع في السفينة العملية التالية لعملية شحنها، فبعد شحنها في السفينة يلتزم الناقل برصها.

1- تنص المادة 25 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « 1-لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا:

أ-إذا اقتضى القانون ذلك النقل، أو

ب-إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات، أو

ج-إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقا مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية».

1-تعريف عملية رص البضائع

يقصد بعملية رص البضائع توزيع البضائع وترتيبها وتستيفها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها.

يندرج في عداد رص البضائع في عنابر السفينة عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر منعا لتضررها أو تلفها، لذلك تدخل هذه العملية في وظائف الربان الفنية التي يلتزم بها طوال الرحلة البحرية[1].

يجب على الناقل البحري أن يراعي في عملية رص البضائع بعض الأمور الهامة المتمثلة في:

- المحافظة على سلامة البضائع والحاويات بما يقيها من خطر الهلاك أو التلف.
- المحافظة على سلامة السفينة وتوازنها.
- مراعاة أقصى استفادة من فراغات السفينة المخصصة للشحن وأن لا يؤدي إلى تحرك البضاعة داخل السفينة فتتلف أو تهلك.
- مراعاة الموانئ وخط سير السفينة التي تمر بها فتوضع البضائع التي تفرغ أولا في المكان المخصص لذلك.
- مراعاة نوع وخاصية البضائع المشحونة بحيث لا تؤثر بعضها البعض[2].

1- **مصطفى كمال طه،** القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 307.

Philippe VINCENT, Droit de la mer, groupe de Boeck, Belgique, 2008, p 260.

2- **حسن عبد الله محمد العنمى،** المرجع السابق، ص 143.

لرص البضائع في السفينة قواعد فنية استقر عليها العمل في الموانئ بحسب طبيعة البضائع، وقد تعرضت له اتفاقية لندن لسنة 1930 الخاصة بخطوط الشحن والتي انضمت إليها الجزائر في 1964[1].

يبرز في الواقع العملي أنه على الناقل البحري الأخذ بعين الاعتبار أثناء عملية رص البضائع وتثبيتها في عنابر السفينة كل الجوانب والعناصر التي تعقد عمله أثناء الرحلة البحرية، فمثلا على الربان عند نقل مواد خطيرة أو قابلة للانفجار أن يأمر أثناء رصها بأن يكون تعطيلها أو إبعادها سهلا، فلهذا يوصي بأن توضع في أماكن تسهل عملية رميها إذا أصبحت تشكل خطرا على السفينة وأمنها، كما يجب مراعاة توازن السفينة بحيث يتجنب شحن جزء منها دون الآخر.

يتمثل الهدف الأساسي من عملية رص البضائع وتستيفها، أخذ أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة، لهذا يستوجب الأمر على الناقل البحري تنفيذ هذه العمليات محافظا على صلاحية السفينة للملاحة والمحافظة على البضائع لحين تسليمها إلى أصحابها[2].

2-الخطأ في رص البضائع

يلتزم الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري بعملية رص البضائع، لكن عادة ما يعهد بهذه العملية إلى مقاولين متخصصين في ذلك من ذوي خبرة، لكن لا يعفي ذلك الناقل من التزامه بالإشراف على عملية الرص لأنه مسؤول عن هذه العملية.

1- انضمت الجزائر إليها بموجب المرسوم رقم 64-73 لـ 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديموقراطية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لـ 05 جويلية 1930، ج.ر عدد 25، لـ 24 مارس 1964.

2- **يوسف يعقوب صروخة**، «**الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة**»، المرجع السابق، ص 60.

يحدث في بعض الحالات أن يخطأ الناقل أو المقاولين المتخصصين أثناء قيامهم بعملية رص البضائع مما يعرضها للتلف أو الهلاك لذلك سمح بإثبات الخطأ في الرص بكافة طرق الإثبات، ويعتبر الرص والتستيف المعيب من أبرز وأهم أسباب المنازعات بين الناقلين والشاحنين، لأن الرص لا يعني مجرد تكديس البضائع فوق بعضها البعض بل يلتزم مراعاة التهوية ودرجة الحرارة والبرودة والفواصل ونوعية البضائع، لذلك يلجأ الناقل إلى استحصال شهادة بسلامة عملية الرص بأنه قد تم وفقا للأصول الفنية الدولية المتعارف عليها وذلك من خبراء الرص، لكن هذه الشهادة ليست إلا قرينة بسيطة على سلامة الرص يمكن إثبات عكسها[1].

يرى البعض أن الخطأ في رص البضائع يعد خطأ تجاريا متعلقا بالبضائع والمحافظة عليها والعناية بها وصيانتها، في حين البعض الآخر يرى أنه إذا كان الخطأ في رص البضائع من الجسامة بحيث يأثر على أمن وتوازن السفينة فهو خطأ ملاحي[2].

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري أثناء وبعد الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري بعد اتمام جميع الالتزامات الواقعة عليه قبل الرحلة البحرية من إعداد سفينة صالحة للملاحة واستلامه للبضائع وشحنها ورصها، القيام بعديد من الالتزامات أثناء الرحلة البحرية تفرضها عليه هذه الرحلة **(الفرع الأول)**، إلا أن التزاماته لا تنتهي عند هذا الحد بل هناك التزامات أخرى مفروضة عليه حتى عند نهاية الرحلة البحرية **(الفرع الثاني)**.

1- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص ص 143، 144.

2 - **Antoine VILLARD**, **«Transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandises»**, Juris-Classeur de responsabilité civile, edition de Juris-Classeur, Paris, 1994, p15.

الفرع الأول

التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري للبضائع القيام بإنجاز الرحلة البحرية والتي يتحقق بموجبه التزامه بنقل البضائع أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ **(أولا)**، كما يتوجب عليه الأمر أثناء تغيير مكان البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المحافظة عليها **(ثانيا)**.

أولا: نقل البضائع

يقع على عاتق الناقل البحري أثناء هذه المرحلة أهم نتيجة ينشدها الشاحن وهو التزام الناقل بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول باتباع خط السير المعين في العقد وعلى متن السفينة المعينة[1].

1-الطريق المتبع من طرف السفينة

تنص المادة 775 ت.ب.ج على ما يلي:

« يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فالبطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك».

يلتزم الناقل البحري حسب هذه المادة أن ينقل البضائع عبر الطريق المتفق عليه، وإذا لم يتم الاتفاق حول الأمر فعليه أن يسلك الطريق العادي، ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق إذا كان لإنقاذ الأشخاص أو الأموال أو المحاولة في ذلك، كما لا يعد مسؤولا في هذه الحالة عن أي خسارة تنجم عن ذلك.

1- **محمد سمير الشرقاوي**، المرجع السابق، ص 326.

يلتزم الناقل البحري وفقا لعقد النقل البحري بإتباع خط السير المحدد في العقد، فإذا لم يتم الإشارة إليه في العقد وكانت السفينة تتبع خط سير محدد فإنه يجب مراعاة ذلك عند تنفيذ عقد النقل البحري، وإذا لم يكن لها خط سير محدد وجب على الناقل اتباع خط السير الأقصر والأكثر أمنا[1].

نجد أنه وإن كان الأصل أو القاعدة العامة هو عدم جواز الانحراف عن الخط المعتاد ولزوم الخط المستقيم لنقل البضائع، لكن لم يغفل القانون بعض الظروف الاستثنائية التي تبرر انحراف السفينة عن الخط المستقيم أو المعتاد والتي تطرأ على الناقل أثناء الرحلة البحرية كالحفاظ على مصلحة أعلى من التقيد بالسير في الخط المعتاد أو مصلحة السفينة أو الشاحنين، كالمساعدة والإنقاذ البحريين[2].

يعد التزام الناقل البحري بإنقاذ الأشخاص في البحر التزام قانوني بموجب نص المادة 334 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي».

كما أقرت الاتفاقيات الدولية التزام الناقل بإنقاذ الأشخاص والأموال في البحر، منها اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين المبرمة ببروكسل في 10 سبتمبر 1910، والتي انضمت إليها الجزائر[3].

1- **Martine REMOND -GOUILLOUD,** Droit maritime, 2éme édition, Pédone, Paris, 1993, p339.

2- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص 146.

3- انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 64-70 لـ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، ج.ر عدد 29 صادرة في 07 أفريل 1964.

نخلص إلى أن على الناقل سلوك خط الرحلة المتفق عليها أو الذي جرت العادة على سلوكه، إلا عند إنقاذ الأموال أو الأشخاص، فيما عدى هذه الحالات فلا يجوز له أن يسلك طريقا آخر أو الوقوف في موانئ لم تجر العادة على الوقوف فيها.

وفقا لذلك لا يمكن للناقل الإنحراف عن خط السير المحدد له ولو كان ذلك بقصد اختصار الرحلة البحرية ليتم نقل البضائع في مدة أقصر من المدة المعتادة، فقد يؤدي هذا الانحراف إلى تعرض البضائع للخطر، كما لو مرت السفينة على ميناء معين وصودرت البضائع المشحونة، أو يحدث أن تتعرض السفينة لعاصفة شديدة تلحق بها أضرار ما كانت لتحدث لو لم تنحرف السفينة عن خط السير المحدد لها، فلا يجوز في هذه الحالات التمسك بالقوة القاهرة لتفادي مسؤولية الناقل البحري، لأن القوة القاهرة ما كانت لتحدث الضرر لو لم يرتكب الناقل خطأ سابقا، وهو الانحراف عن خط السير المعتاد[1].

2-مسافنة البضائع (تغيير السفينة):

يقصد بالمسافنة تلك العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضائع في واسطة نقل أخرى في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقررة.

يعتبر نظام المسافنة نظام معروف في كل أنماط النقل سواء بري أو جوي أو بالسكك الحديدية أو النقل البحري، بل أن إعماله يمكن استحضار واسطة نقل أخرى.

يلتزم الناقل البحري بمسافنة البضائع بموجب نص المادة 776 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« في حالة توقف الرحلة البحرية لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر».

1- **طالب حسن موسى**، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص ص 119، 120.

تحتوي من الجانب العملي وثائق الشحن للخطوط المنتظمة شرط يسمح للربان أو الناقل بمسافنة البضائع، إلا أنه من الوجهة القانونية فإن الالتزام بالمسافنة ما هو إلا تجسيد وتأكيد للالتزام الرئيسي الملقى على عاتق الناقل البحري وهو نقل البضائع من مكان إلى آخر، وهو التزام ببذل عناية لا تنعقد مسؤولية الناقل بصفة آلية[1]، فتنص المادة 777 ت.ب.ج على ما يلي:

« في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة» .

يفهم من كل هذا أنه يجب أن يتم النقل على السفينة التي شحنت فيها البضائع كأصل، فلا يجوز للناقل تغيير السفينة في الطريق، إلا أنه إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفر جاز للناقل تقديم سفينة أخرى لنقل البضائع عليها إلى ميناء الوصول بشرط أن تكون السفينة الثانية صالحة للملاحة.

يجب على الناقل عند مسافنة البضائع أن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفريغها وإعادة شحنها على السفينة الجديدة، كما يجب عليه أيضا إخطار الشاحن بحصول النقل على سفينة أخرى لكي يتمكن من تسلم البضائع عند الوصول[2].

1- **مراد بسعيد،** عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص ص 137، 138.

2- **مصطفى كمال طه،** القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993، ص ص 219، 220.

3-ميعاد نقل البضائع:

تحدد المدة اللازمة لنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ حسب اتفاق الطرفين (الناقل والشاحن)، وإن لم يوجد اتفاق بين الطرفين على ذلك فاللازم إتمام النقل في مدة معقولة تقدر وفق مسافة الرحلة ونوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع[1]، إلا أن المشرع الجزائري ألزم الناقل البحري بنقل البضائع في مدة مناسبة وذلك حسب نص المادة 775 الفقرة الأولى من ت.ب.ج [2].

لم تنص اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ولا بروتوكولاتها على ميعاد نقل البضائع[3]، إلا أن قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت في المادة 5 الفقرة الثانية منها على ما يلي:

« يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة».

يتضح من هذه المادة أنه هناك حالتين لميعاد نقل البضائع من طرف الناقل البحري:

حالة الاتفاق على وقت محدد لنقل البضائع:

يقصد بالوقت أو الميعاد المحدد لنقل البضائع، الوقت الذي يجب على الناقل البحري أن يسلم فيه البضائع للمرسل إليه في ميناء التفريغ.

1- **سوزان علي حسن**، المرجع السابق، ص 71.

2- تنص المادة 775 ت.ب.ج على ما يلي: « يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ عليه وفي حالة عدم تحديده، فالبطريق العادي».

3- **وهيب الأسبر**، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001، ص213.

يكون الناقل البحري مسؤولا عن كل تأخر بعد الوقت المتفق عليه، لذلك نادرا ما يتفق الناقل مع الشاحن على تحديد مدة لتوصيل البضائع فيه للمرسل إليه، لكون الناقل كثيرا ما لا يمكنه احترام الوقت المحدد نظرا لعدة أسباب منها ما يتعلق بالسفينة نفسها وقوتها وحالتها، ومنها ما يتعلق بنوع البضائع المنقولة وظروف الرحلة البحرية، فيفضل الناقل عدم إجهاد نفسه في ظروف قد لا يطيق تجاوزها بسبب تحديد الوقت[1].

حالة عدم الاتفاق على مدة محددة لنقل البضائع:

يفترض في هذه الحالة أنه ليس هناك ميعاد متفق عليه للتسليم، لذلك على الناقل البحري تسليم البضائع في الميعاد التي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف النقل المماثلة، ويعد هذا المعيار معيارا موضوعيا عاما ومجردا، والأخذ به يدخل ضمن سلطة القاضي التقديرية[2].

ثانيا: العناية بالبضائع

نص المشرع الجزائري على الالتزام بالمحافظة على البضائع في نص المادة 773 ت.ب.ج [3]، فلا يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني، وإنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلام البضائع من الشاحن ويمتد حتى تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، فيعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء

1- **بوعلام خليل، «التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية»**، مجلة المحكمة العليا، عدد 02، د.و.أ.ت، قسم الوثائق، الجزائر، 2004، ص 66.

2- **عبد الرحمان حلو أبو حلو، «التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري -دراسة مقارنة-»**، مجلة المنارة، عدد 08، مجلد 13، الأردن، 2007، ص ص 125، 126.

3- تنص المادة 773 ت.ب.ج على ما يلي: « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن».

النقل من أهم الالتزامات التي تشغل ذمته، إذ يكون مسؤولا عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة النقل[1].

يعد التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع أثناء وجودها في عهدته التزاما بتحقيق نتيجة، ويبرأ الناقل من هذا الالتزام إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير اللازمة لمنع الضرر، أو أنه لم يكن في استطاعتهم اتخاذها وهذا حسب نص المادة 5 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978، وبالعكس فإنه وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 فإنه يقع على الناقل البحري التزام بتحقيق نتيجة وهو توصيل البضائع في حالة جيدة إلى الميناء المقصود، ولا يبرأ الناقل منه إلا إذا أثبت وجود حالة من الحالات المستثناة من المسؤولية[2].

يفرض الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية أعباء عديدة على الناقل البحري، كإعادة رص البضائع إذا استدعت الحاجة ذلك، أو الاهتمام بتجهيزات السفينة المعدة للمحافظة على البضائع من أدوات التهوئة اللازمة والمحافظة على صلاحية الغرف الباردة وغيرها من معدات السفينة، أو التأكد من إحكام تغليف البضائع على إثر بعض الأحداث، أو اتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة، بشأن كيفية الوقاية منها[3].

1- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 259.

2- **حمد الله محمد حمد الله**، المرجع السابق، ص 162.

3- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 259.

الفرع الثاني

التزامات الناقل البحري بعد تمام الرحلة البحرية

تمثل التزامات الناقل البحري للبضائع بعد تمام الرحلة البحرية آخر الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، فيقوم الناقل البحري في هذه المرحلة بعملية فك البضائع **(أولا)**، ثم تسليمها لصاحب الحق فيها **(ثانيا)**.

أولا: تفريغ البضائع:

يلتزم الناقل البحري بعد وصول البضائع إلى ميناء التفريغ بتفريغ البضائع، لذا نقوم بدراسة هذا الالتزام في كل من القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

1-التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع في القانون البحري الجزائري

يلتزم الناقل البحري بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ بتفريغ البضائع، ويقصد بها تلك العملية المادية التي تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء متى كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف[1].

لم يعرف التقنين البحري الجزائري عملية تفريغ البضائع، إلا أنه نص في المادة 780 منه على ما يلي:

« بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في نص المادة 607 أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع

1- **عباس حلمي**، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987، ص 28.

ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ»[1].

يفهم من هذا النص أن بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ يبدأ الناقل بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في البداية من شحن ورص، في حين عرف القضاء الفرنسي تفريغ البضائع بأنها ذلك العمل المادي الذي يتمثل في إخراج البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها إلى رصيف الميناء متى كانت بعيدة عنه[2].

ميز المشرع الجزائري في نص المادة 780 ت.ب.ج بين عمليتين المتمثلتين في عملية فك البضائع وعملية إنزالها.

عملية فك البضائع:

يقع على عاتق الناقل البحري عند الوصول إلى ميناء التفريغ الالتزام بعملية فك البضائع وإخراجها من العنابر، وتندرج عملية فك البضائع ضمن عمليات النقل البحري، ذلك أنه لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من العنابر، وتعتبر هذه العملية التي تحصل في ميناء التفريغ مقابلة لعملية رص وتستيف البضائع في عنابر السفينة في ميناء الشحن[3].

عملية إنزال البضائع (عملية تفريغ البضائع):

يقصد بعملية تفريغ البضائع إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول، أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف، وتعد عملية التفريغ العملية المقابلة لعملية

1- تجدر بنا الإشارة إلى أنه ورد خطأ في نص المادة 780 ت.ب.ج عندما أحال المشرع فيها إلى نص المادة 607 من نفس التقنين، في حين كان عليه الإحالة إلى نص المادة 773 ت.ب.ج والمتعلقة بتحميل البضائع، عكس النص القانوني باللغة الفرنسية الذي جاء صحيحا.

2- **أمين خلفي** ، المرجع السابق، ص 39.

3- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 540.

الشحن التي تحصل في ميناء القيام، ويتم بذات الأوضاع التي يتم بها الشحن لكن بطريقة عكسية[1].

تتطلب عملية تفريغ البضائع من الناقل البحري المحافظة عليها عند القيام بذلك، ومنع تعرضها لأي تلف أو هلاك وإلا كان مسؤولا أمام الشاحن أو المرسل إليه عن كل ضرر يصيب البضاعة أثناء هذه العملية[2].

يقع على عاتق الناقل البحري مهمة تفريغ البضائع، إلا أنه عادة ما يعهد به إلى مقاول متخصص والمتمثل في مقاول الشحن والتفريغ التي تتعدد خدماته اتجاه الناقل وتمثل أهمية كبرى، إذ مهما توفرت للناقل من إمكانيات ووسائل للقيام بعمليات التفريغ فإنه ليس في إمكانه الاستغناء عن خدمات هيئات متخصصة ومستقرة بالموانئ ومتوفرة على كل الوسائل للتفريغ، إذ كلما قامت بهذه العملية وفرت تفريغا جيدا وفي زمن وجيز[3].

يكون مقاول الشحن والتفريغ تابعا وتحت مسؤولية الناقل البحري عند قيامه بعملية تفريغ البضائع، إذ أنه يتولى هذه العملية نيابة عنه، فيكون الناقل البحري مسؤولا عن الأضرار الحاصلة للبضائع أثناء تولي مقاول الشحن والتفريغ لهذه العملية تجاه الشاحن أو المرسل إليه، وهذا ما ذهب إليه اجتهاد المحكمة العليا في قرارها رقم 89457 في قضية ت.ن (كات) ضد ش مستوى أسك لايتزلتيد باليابان، حيث اعتبرت فيه الناقل البحري مسؤول عن عملية التفريغ، وأن قرار إعفائه من المسؤولية يؤدي إلى الطعن بالنقض، إذ أن

1- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 34.

2- **عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 51.

3- **فاطمة مستري**، «**مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ**»، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص 78.

إحتكار مؤسسة الميناء لعملية التفريغ لا يعفي الناقل من المسؤولية اللاحقة بالبضاعة لأن هذه الأخيرة تكون تحت تصرفه أثناء التفريغ[1].

2-التزام الناقل البحري بتفريغ البضائع في الاتفاقيات الدولية

جعلت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 عملية التفريغ من الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتق الناقل البحري، والتي يجب أن يقوم بها بعناية ودقة، إلا أنه يجب أن يكون معلوما أن الاتفاقية لم تقصد أن يقوم الناقل بالعملية المادية الفعلية للتفريغ، وإنما للناقل الحرية في أن يحدد اتفاقا أو بالتنظيم مع سلطات الميناء كافة المسائل المتعلقة باستخدام رافعات الرصيف، ومن الذي سيتولى فعلا عمليات تفريغ البضائع[2]، إلا أن المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها خلال عملية تفريغ البضائع تقع دائما على عاتق الناقل البحري.

يجب الإشارة إلى أنه وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 تنتهي تطبيق أحكام هذه الاتفاقية بانتهاء عملية التفريغ طبقا لما هو مقرر في المادة الأولى البند هـ منها والتي تنظم المرحلة من الشحن إلى التفريغ في عقد النقل البحري[3].

أما في ظل قواعد هامبورغ لسنة 1978، فقد تتم عملية تفريغ البضائع تحت مسؤولية الناقل البحري، وهو ما يفهم من نص المواد 4 و5 الفقرة الأولى والمادة 23 الفقرة الأولى منها، حيث جعلت مسؤولية الناقل البحري عن البضائع تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، كما يسأل عن هلاك

1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 02 فيفري 1992، ملف رقم 89457، نشرة القضاة، عدد 52، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 1997 ، ص 117.

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 134.

3- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص ص 34، 35.

البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته، إذ لا يمكنه التنصل من هذه المسؤولية[1].

تكون عملية تفريغ البضائع في ظل قواعد روتردام لسنة 2009 على عاتق الناقل البحري، وهو ما قضت به المادة 13 الفقرة الأولى من قواعدها، إلا أنه سمحت في الفقرة الثانية من نفس المادة أن يتفق الناقل والشاحن على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه عملية تفريغ البضائع بشرط أن يشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل عقد النقل البحري[2].

رغم التزام الناقل البحري أصلا بعمليات تفريغ البضائع إلا أنه عادة ما تتضمن سندات الشحن شرط يقضي بقيام المرسل إليه بعملية التفريغ بموجب ما يسمى « شرط التسليم تحت تحت الروافع»، وهذا الشرط يؤدي إلى أن يكون تسليم البضائع على ظهر السفينة بدلا من أن يكون على الرصيف، ومعنى ذلك أن يكون على المرسل إليه تفريغ بضاعته وإنزالها من السفينة بعد إخطاره من الناقل البحري بوصوله لكي يتقدم للقيام بالعملية[3].

عادة ما لا يتقدم المرسل إليه لتفريغ البضائع في الموعد المحدد لذلك، ولتفادي الناقل هذا الوضع غالبا ما يضيف في سند الشحن إضافة إلى شرط التسليم تحت الروافع شرطا آخر هو « شرط التفريغ التلقائي»، ومؤداه أنه إذا تأخر المرسل إليه في استلام البضائع قام الربان بصفته وكيلا عن الشاحن والمرسل إليه بالتعاقد مع مقاول لتفريغها لحساب المرسل

1- انظر المواد 4 و5 الفقرة الأولى وكذا المادة 23 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978.

2- تنص المادة 13 من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « 1-يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة 12، ورهنا بأحكام المادة 26، بتسليم البضائع ومناولتها وتستيفها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية.

2-بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 7، يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد ».

3- **رشيد الواحد،** مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 54.

إليه وتحت مسؤوليته، بحيث تنتهي مسؤولية الربان من وقت تلقي البضائع من طرف المقاول[1]، وبالتالي إعفائه من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع.

لا يجوز إعفاء الناقل البحري في ظل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بموجب شرط « التسليم تحت الروافع» و« شرط التفريغ التلقائي» من المسؤولية، إذ أن القيام بعمليات الشحن والتفريغ من الالتزامات الرئيسية المفروضة على الناقل ويتحمل مخاطرها، إلا أنه يجوز الاتفاق على أن تكون نفقات عملية الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه[2].

كما تعتبر قواعد هامبورغ « شرط التسليم تحت الروافع» و« شرط التفريغ التلقائي» باطلا ولاغيا، ذلك أن عملية التفريغ في ظل الاتفاقية تشكل التزاما على عاتق الناقل لا يجوز نقل عبئه على الغير (المرسل إليه مثلا) لأنها من النظام العام.

يلتزم الناقل البحري بالإضافة إلى تفريغ البضائع أن يكون هذا التفريغ في الميعاد المتفق عليه أو المحدد بسند الشحن، أما إذا لم يحدد ميعاد التفريغ في سند الشحن فيتعين في هذه الحالة أن يكون التفريغ في المدة التي يحددها العرف، إلا أن المشرع الجزائري لم يحدد مدة لتفريغ البضائع، وإنما يفهم من نص المادة 781 الفقرة الأولى من ت.ب.ج التي تؤكد على أن يتم التفريغ في مدة معقولة، و يمكن اعتبارها المدة التي لا تلحق بالناقل أو الشاحن ضررا مع أخذ بعين الاعتبار طبيعة البضائع وكميتها عند حساب هذه المدة[3].

1- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص ص 241، 242.

2- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 36.

3- **أمين خلفي** ، المرجع السابق، ص 40.

يمكن القول في الأخير أن عملية تفريغ البضائع تعتبر واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات، كما يثبت المقدار المفرغ بكل دليل[1].

ثانيا: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع

يلتزم الناقل البحري بعد تفريغ البضائع تسليمها إلى صاحب الحق فيها، فتسليم البضائع هي العملية الأخيرة في تنفيذ عقد النقل البحري[2]، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج[3].

1-تعريف عملية تسليم البضائع

عرف المشرع الجزائري الالتزام بتسليم البضائع في المادة 739 الفقرة الثانية من ت.ب.ج كما يلي:

« التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن».

تعتبر عملية تسليم البضائع حسب المادة السابقة، على خلاف عملية التفريغ المادية، عملية قانونية هامة، فبالتسليم ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري، فتنتقل مسؤولية المحافظة على البضائع إلى المرسل إليه[4]، لذلك تتلخص عملية تسليم البضائع في وضعها فعلا تحت تصرف المرسل إليه أو صاحب الحق في استلامها في ميناء الوصول[5].

1- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 34.

2- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 502.

3- تنص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي : « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني».

4- **علي البارودي**، المرجع السابق، ص 167.

5- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 502.

يتكون التسليم القانوني الذي ينتهي به عقد النقل البحري للبضائع من ثلاث عمليات المتمثلة في:

- وضع البضائع في حيازة المرسل إليه.
- تحقق المرسل إليه من البضائع بفحصها والتحقق منها ومقدارها وحالتها ومطابقتها لسند الشحن.
- استلام الناقل سند الشحن أي استرداده من حامله[1].

عرف الأستاذ روني روديير بدوره عملية تسليم البضائع لصاحب الحق فيها بأنها تلك العملية القانونية التي بواسطتها ينهي الناقل البحري التزامه بتسليم البضائع موضوع عقد النقل البحري للبضائع إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني الذي يقبل البضائع[2]، كما عرفه الأستاذ جورج ريبر بأنه التصرف الأخير في عقد النقل البحري، حيث يضع حدا للالتزام الملقى على عاتق الناقل والمتمثل في وصول البضائع سليمة إلى ميناء الوصول ووضعها تحت تصرف المرسل إليه[3].

يفهم من كل هذا أن عملية تسليم البضائع تنقسم إلى فعلين ضروريين، الأول قانوني والثاني مادي[4]، فالفعل الأول هو اعتبار التسليم واقعة قانونية تنتهي بها فترة العقد التي تظل قائمة ويظل الناقل خلالها ضامنا لسلامة البضائع، والفعل المادي للتسليم يتمثل في نقل حيازة البضائع من الناقل إلى صاحب الحق فيها[5].

1- **حسن عبد الله العنمى**، المرجع السابق، ص 156.

2- **René RODIERE, Emanuel DU PONTAVICE**, Droit maritime, 12éme édition, Dalloz, Paris, 1997, p 358.

3- **George RIPERT**, Droit maritime, 2éme édition, tome 2, librairie Arthur ROUSSEAU, Paris, 1992, p 466.

4- **حسان بوعروج**، «**مسؤولية الناقل البحري**»، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص 21.

5- **محمد هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996، ص 228.

2-مكان وميعاد تسليم البضائع

تحدث لحظة تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها في المكان المتفق عليه، هذا ما جاء في نص المادة 782 ت.ب.ج، كما يفهم من نفس المادة أن هذا المكان هو مكان وصول السفينة وبالتالي هو ميناء التفريغ أو الوصول، غير أنه قد يحدث أن لا تصل السفينة إلى الميناء المتفق عليه وبالتالي لا يتم التسليم ويمكن القول حينها أن الناقل قد أخل بالتزامه بتحقيق نتيجة[1].

قد يقع للناقل البحري حادث فجائي يمنعه من تفريغ البضائع وبالتالي تسليمها في ميناء الوصول لصاحب الحق فيها، لذلك أجاز المشرع الجزائري للناقل إنزالها في أقرب ميناء أو إرجاعها إلى ميناء الشحن مع تحمله المصاريف الناتجة عن ذلك، وهذا بموجب نص المادة 781 ت.ب.ج[2].

بالإضافة إلى تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها في المكان المتفق عليه، إلا أنه يجب على الناقل البحري تسليمها في الميعاد المحدد لذلك، فيكتسي ميعاد تسليم البضائع لصاحب الحق فيها أهمية بالغة، إذ على أساسه يتم تحديد الوقت الذي يجب أن يتقدم فيه المرسل إليه لتسلم البضائع، كما تقوم على أساسه مسؤوليته عن التأخير، ومن خلاله أيضا يبدأ حساب أجل إبداء التحفظات من صاحب الحق في البضائع وحساب

1- **حياة شتوان**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006، ص 106.

2- تنص المادة 781 ت.ب.ج على ما يلي : « إذا وقع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول في مدة معقولة، يمكنه إنزال البضائع في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل.

وتكون مصاريف إرسالها ثانية على عاتق الناقل، إلا في الحالات التي يكون فيها الامتناع عن إفراغ البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة».

مواعيد التقادم، أي ميعاد انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، ويكون ميعاد التسليم في حالتين:

حالة اتفاق الأطراف على ميعاد تسليم البضائع:

يلتزم الناقل البحري في هذه الحالة بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها في الموعد المحدد لذلك طبقا لإرادة الأطراف التي تكون صريحة أو ضمنية، فقد يكون الاتفاق صريحا إذا ذكر ميعاد التسليم في سند الشحن رغم أنه ليس إلزاميا، كما قد يكون هذا الاتفاق ضمنيا، وذلك في حالة ما إذا كانت السفينة تعمل على خط ملاحي منتظم حددت له مواعيد الإبحار والوصول، وبالتالي يحدد ميعاد التسليم باليوم المقرر لوصول السفينة إلى ميناء التفريغ[1].

حالة عدم اتفاق الأطراف على ميعاد تسليم البضائع:

فإذا لم يتفق الطرفان أي الناقل البحري والشاحن على ميعاد تسليم البضائع لصاحب الحق فيها وهو الفرض الغالب والذي يتعرض فيه الناقل إلى إشكاليات في التسليم، لذا تحرص سندات الشحن على أن تكون مواعيد الإبحار والوصول مواعيد تقريبية لا يترتب على تجاوز الناقل البحري لها أية مسؤولية، غير أن هذا لا يعني أن الناقل البحري حر في تجاوزها بل أنه يظل ملزم بإنجاز النقل في فترة معقولة، وأن يسلم البضائع لصاحب الحق فيها في الميعاد المعقول الذي يسلم فيه الناقل العادي البضائع في الظروف المماثلة[2].

يعتبر الناقل البحري متأخرا في تسليم البضائع لصاحب الحق فيها إذا لم يسلمها في الميعاد المتفق عليه، وعند عدم الاتفاق على ميعاد معين فيلتزم الناقل البحري بتسليمها

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 60.

2- **محمد هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 39.

بالميعاد التي يسلمها فيها الناقل العادي في الظروف المماثلة، فالضابط هنا مادي ، فالعبرة بظروف النقل وليس ظروف الناقل الشخصية[1].

أما عن إخطار المرسل إليه بوصول البضائع إلى ميناء التفريغ، فالتقنين البحري الجزائري لم ينص على مثل هذا الالتزام، كون الالتزام بإخطار المرسل إليه لا يمكن أن ينتج أثره إلا في حالة سند الشحن الإسمي غير القابل للتداول، أما إذا صدر سند الشحن لأمر أو لحامله فلن يتمكن الناقل من إخطار المرسل إليه، لأنه لا يعلم لمن يوجه إليه هذا الإخطار وبالتالي لا يكون الناقل مدين بهذا الالتزام[2].

3-تسليم البضائع لصاحب الحق فيها

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع عند وصولها إلى ميناء التفريغ إلى صاحب الحق فيها، وصاحب الحق في تسلم البضائع هو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه، وهذا ما نصت عليه المادة 782 ت.ب.ج[3]، لذا يجب التمييز بين ما إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر أو لحامله.

فإذا كان سند الشحن باسم شخص معين، وجب على الربان في هذه الحالة تسليم البضائع إلى الشخص الذي ذكر اسمه في السند أو الشخص الذي انتقل إليه سند الشحن بمقتضى إجراءات حوالة الحق، مما يقتضي وجوب تحقق الربان من شخصية من يطالب بالبضائع عند الوصول.

1- **رشيد الواحد**،المرجع السابق، ص 61.

2- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص ص 47، 48.

3- تنص المادة 782 ت.ب.ج على ما يلي: « يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة».

وقد يكون سند الشحن إذنيا أي لأمر، ففي هذه الحالة لا يجوز للربان تسليم البضائع إلا للمظهر إليه الأخير وفقا للتظهير الثابت على ظهر السند.

أما في الأخير إذا كان السند لحامله، ففي هذه الحالة وجب على الربان تسليم البضائع لأي شخص يتقدم ومعه سند الشحن عند الوصول[1].

يحصل في بعض الحالات عند تسليم البضائع من طرف الناقل البحري لصاحب الحق فيها أن يتقدم أكثر من شخص لتسلمها، لذلك فصل المشرع الجزائري في الأمر بموجب نص المادة 785 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب عليه أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فورا».

يتطلب تسليم البضائع للمرسل إليه إجراءات طويلة يستلزمها التحقق من البضائع والمناقشة في حالتها مما يرهق المرسل إليه، لذلك قد يعمد هذا الأخير إلى تعيين وكيل عنه[2] ويعتبر ممثله القانوني في تسلم البضائع وينوب عنه يدعى « أمين الحمولة»، كما جرت العادة في حالة تعدد المرسل إليهم أن ينوب عنهم أمين الحمولة في تسلم البضائع من الناقل ويتولى توزيعها عليهم بعد ذلك[3]، فيعتبر أمين الحمولة بهذه الحالة النائب القانوني للمرسل إليه في تسلم البضائع.

1- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 270.

2- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 507.

3- **مصطفى كمال طه**، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، 241.

جرت العادة في الموانئ الجزائرية أن يسلم الناقل البضائع لمؤسسة الميناء التي تتواجد على مستوى ميناء الجزائر والتي تلعب دور المرسل إليه[1]، إلا أن المحكمة العليا رفضت ذلك ولم تعتبره تسليما قانونيا للمرسل إليه حيث قضت في قرارها رقم 112383 في قضية شركة كات ضد أوبديار ألمانيا أنه:

« من المستقر عليه قضاء أن التسليم بالمعنى القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، ويحصل قبول من طرفه.

ولما تبين في قضية الحال أن قضاة المجلس أخلطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عمليات التفريغ من اختصاص مؤسسة الميناء متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليما قانونيا، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قضاءهم للنقض»[2].

يجب على المرسل إليه عند تسلمه البضائع من الناقل البحري أو من ينوب عنه أن يقدم لهذا الأخير نسخة من وثيقة الشحن، وبالتالي تفقد النسخ الأخرى قيمتها وهو ما ورد في نص المادة 786 ت.ب.ج[3].

غير أن هناك حالات لا يتقدم فيها المرسل إليه لاستلام البضائع، لذلك يودع الناقل البحري البضائع في مكان أمين بالمستودع وذلك على نفقة المرسل إليه ويخبره فورا بذلك إن

1- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 45.

2- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 01 جانفي 1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية ، عدد 3، 1994، ص 132.

3- تنص المادة 786 ت.ب.ج على ما يلي : « عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها».

كان معروفا، كما يخبر الشاحن بذلك حسب نص المادة 793 ت.ب.ج[1].

أما على المستوى الدولي، فتعتبر قواعد هامبورغ لسنة 1978 وفقا للمادة 4 الفقرة الثانية البند ب منها، أن مسؤولية الناقل البحري تنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع، أو بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين واللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع له[2].

حسب تقدير الأستاذ كمال حمدي، أن تسليم الناقل البضائع لصاحب الحق فيها على النحو الذي تورده اتفاقية هامبورغ ينطوي على قدر من الغموض، إذ يؤدي في بعض الأحوال إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع للمرسل إليه[3].

جعلت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري تنتهي عند تسليم البضائع لصاحب الحق فيها، وهذا ما نصت عليه المادة 12 من قواعدها، كما ألزمت المادة 13 من نفس القواعد الناقل بتسليم البضائع لصاحب الحق فيها على نحو ملائم وبعناية[4].

1- تنص المادة 793 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فورا بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفا».

2- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ب من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة، تعتبر البضائع في عهدة الناقل:

ب- وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع وذلك:

1-بتسليمها إلى المرسل إليه، أو

2-بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو بتسليمها إلى طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ بتسليم البضائع له».

3- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 (قواعد هامبورغ) النافذة في جمهورية مصر العربية اعتبارا من أول نوفمبر 1997، نطاق تطبيق الاتفاقية وتفسيرها، مسؤولية الناقل، مسؤولية الشاحن، وثائق النقل، المطالبات والدعاوى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 56.

4- **خديجة نبات**، المرجع السابق، ص 38.

تجدر الإشارة في الأخير أن تسليم البضائع على النحو الوارد أعلاه حق للمستفيد من سند الشحن المحدد على النحو المتقدم، دون اعتبار لما إذا كان مالكا للبضائع أو كانت ملكا لشخص آخر، لأن السند يمثل حيازة البضاعة وليست ملكيتها، ومن يحوزه تكون له حيازة البضائع ولو كانت ملكياتها لشخص آخر[1].

4-حق المرسل إليه في فحص البضائع والتحقق منها

تبدأ بعد عملية تفريغ البضائع عملية أخرى تسبق أو تكون ملازمة لتسلم المرسل إليه للبضائع، وهي عملية التحقق من ذاتية البضائع وكميتها وحالتها، وتستهدف هذه العملية أغراضا متعددة، أولها أن كل الكمية المشحونة قد وصلت كاملة وسليمة، وإذا لم تكن كذلك فمدى ما أصابها من عجز أو تلف، كما قد يفيد ذلك في حساب الأجرة إذا كان قد اتفق على حسابها على أساس الكمية المفرغة[2].

يجب على أساس ذلك أن يتعاون الناقل البحري مع المرسل إليه بتقديم جميع التسهيلات المعقولة لتفتيش البضائع والتحقق من عدد الطرود وذلك في حالة الفقدان أو الضرر الأكيدين أو المفترضين، وليس لهذا الفحص شكل خاص ولا إجراء معين ملزم.

يعتمد المرسل إليه أو ممثله القانوني في هذا الفحص على حالة البضائع ووصفها كما هو وارد في وثيقة الشحن، بصرف النظر عن أوصاف البضائع التي تعاقد عليها مع الشاحن، وتتم هذه العملية من قبل الناقل البحري والمرسل إليه أو ممثله القانوني قبل تسليم البضائع، أو بواسطة خبراء الذي تدفع مصاريفهم من طرف طالب المعاينة، إلا إذا تبين

1- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 506.

2- **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن)، ص 145.

ضرر أو نقص في البضائع فيتحمل المصاريف الناقل البحري وهو ما نصت عليه المواد 788 و789 ت.ب.ج[1].

أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 ألزمت وفقا للمادة 3 الفقرة السادسة البند 5 منها كلا من الطرفين أي الناقل والمرسل إليه في حالة هلاك أو تلف البضائع تقديم التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضائع والتحقق من عدد الطرود حيث تنص على ما يلي:

« وعلى الناقل ومستلم البضائع في حالة الهلاك أو التلف المحقق أو المدعى حدوثه أن يتبادلا تقديم جميع التسهيلات المستطاعة للتفتيش على البضاعة والتحقق من عدد الطرود».

كما ألزمت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في المادة 19 الفقرة الرابعة الناقل والمرسل إليه بأن يتبادلا تقديم التسهيلات المعقولة لفحص البضائع والكشف عن الهلاك والتلف والتعرف على سببه ومؤداه[2].

يمكن للمرسل إليه حسب نص المادة 790 ت.ب.ج بعد فحص البضاعة وظهرت أنها غير صالحة وغير مطابقة للمواصفات والبيانات المدونة في سند الشحن أو إذا حصلت خسائر أو أضرار لها، أن يحرر احتجاجا مكتوبا بشكل دقيق وكامل للناقل أو ممثله القانوني خلال المواعيد المحددة لذلك، فإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مسلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن، لغاية ثبوت العكس، إلا أن الاحتجاج الكتابي يفقد أهميته ويعد غير ضروري

1- **سليم بدليو**، المرجع السابق، ص52.

2- تنص المادة 19 الفقرة الرابعة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي:

« في حالة وجود أي هلاك أو تلف فعلي أو متصور، يجب على كل من الناقل والمرسل إليه أن يقدم للآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها».

إذا ما كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها[1].

تعتبر كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[2] وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978[3]، أن تسلم المرسل إليه للبضائع دون تحفظ قرينة على تسلمها بالحالة الموصوفة في سند الشحن، لكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

1- تنص المادة 790 ت.ب.ج على ما يلي :

« إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها.

تعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الناصة على تكاليف زائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبينة أعلاه».

*يجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أخطأ عندما نص على أن التبليغ الكتابي عن حالة البضاعة يقدم في ميناء التحميل، فكان عليه أن ينص على أن يقدم التبليغ الكتابي في ميناء التفريغ، لأنه هناك تسلم البضائع لصاحب الحق فيها عكس النص باللغة الفرنسية الذي جاءت صيغته صحيحة.

2- تنص المادة 3 الفقرة السادسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي:

« إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر -إلى أن يثبت العكس- قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن».

3- تنص المادة 19 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي:

« ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد اصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة».

الفصل الثاني:

المسؤولية عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

تعد مسؤولية الناقل البحري من أهم موضوعات عقد النقل البحري للبضائع، فالغالبية العظمى من منازعات النقل البحري تدور حول هذه المسألة.

يضع عقد النقل البحري للبضائع على عاتق الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة معينة، هي نقل البضائع سالمة كاملة وفي الميعاد المتفق عليه ونقلها وتفريغها ثم تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله، لكن قد تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة، ونعلم أن لحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة إذ تفضي كثيرا إلى الهلاك أو التلف أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، فإذا لم تتحقق النتيجة المرجوة من الناقل البحري فهلكت البضائع أو تلفت أو تأخر وصولها قامت مسؤولية الناقل البحري عن الضرر المترتب على ذلك.

لذلك نجد أنه كثر الاهتمام بموضوع مسؤولية الناقل البحري سواء من طرف المشرع الجزائري وكذلك على المستوى الدولي وذلك من خلال تطرق الاتفاقيات الدولية إلى تنظيم مسؤولية الناقل البحري (**المبحث الأول**)، وأخيرا حل النزاعات المترتبة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع (**المبحث الثاني**).

المبحث الأول

مسؤولية الناقل البحري عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع

تتعرض البضائع محل عقد النقل البحري للهلاك أو التلف أو التأخير في وصولها إلى ميناء التفريغ المحدد بعقد النقل البحري أو المتفق عليه، مما يعرض الناقل البحري للمسؤولية نتيجة إخلاله بتنفيذ التزاماته المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع، هذه المسؤولية التي لها أساس ونطاق يجب معرفتهما **(المطلب الأول)**، إلا أن هذه المسؤولية لا تكن في كل الأحوال كما أنه يمكن أن يحدد مبلغ التعويض في حالة حدوث المسؤولية مما أدى بوضع أحكام إعفاء وتخفيف لهذه المسؤولية يستفيد منها الناقل البحري للبضائع **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

أساس ونطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يجب لقيام مسؤولية الناقل البحري للبضائع أن يكون هذا الأخير قد أخل بالتزاماته العقدية التي يفرضها عليه عقد النقل البحري الذي أبرم بينه وبين الشاحن، وبذلك فإذا أخل الناقل البحري للبضائع بأحد هذه الالتزامات تقوم مسؤوليته التي يجب معرفة الأساس التي تقوم عليها **(الفرع الأول)**، وكذا نطاقها **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

لا تختلف مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن طبيعة مسؤولية الناقل البري[1]، فهي مسؤولية تعاقدية أساسها الالتزام التعاقدي على عاتق الناقل البحري بنقل البضائع سليمة

1- **علي البارودي**، المرجع السابق، ص 171.

كاملة في الميعاد المحدد لذلك إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وهو التزام بنتيجة أو بغاية de résulta لذلك تترتب مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمجرد عدم تحقق هذه النتيجة، ففي عدم تحقق النتيجة يتمثل جوهر خطأ الناقل إذا لم يقم بتنفيذ التزامه التعاقدي، وعلى الناقل إذا أراد أن ينفي عن نفسه هذه المسؤولية أن يحاول قطع رابطة السببية بين الخطأ المتحقق وبين الضرر الذي أصاب الشاحن ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه[1].

باعتبار مسؤولية الناقل البحري عقدية، فإن ما تقضي به القواعد العامة لهذه المسؤولية هو اعتماد الخطأ أساسا لقيامها، ويتمثل الخطأ في الإخلال بتنفيذ الالتزام العقدي، أي ما يسمى بالخطأ العقدي[2]، لكن نجد أن النصوص تختلف في موقفها من الخطأ فهناك من يعتبرها الخطأ الواجب الإثبات وهناك من يعتبرها الخطأ المفترض وهذا ما سنحاول إظهاره في كل من التقنين البحري الجزائري **(أولا)**، والاتفاقيات الدولية **(ثانيا)**.

أولا: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

يتضح من نص المادة 802 ت.ب.ج[3] أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة، وعلى هذا الأساس فالمضرور الشاحن لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي إثبات وقوع الضرر له والمتمثل في عدم توصيل البضائع كاملة وسليمة في الميعاد المحدد.

1- **علي البارودي**، المرجع السابق، ص 171.

2- يقصد بالخطأ العقدي عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدي، أو التأخير في تنفيذه، ويستوي في ذلك أن يكون التنفيذ أو التأخير فيه عن عمد أو إهمال المدين، بل أن الخطأ يتحقق حتى ولو كان عدم التنفيذ راجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة. **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 22.

3- تنص المادة 802 ت.ب.ج على ما يلي : « يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

تعتبر أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الحالة هو الخطأ المفترض أي يفترض الخطأ من جانب الناقل بمجرد حدوث الضرر، فالشاحن لا يكلف بإثبات الخطأ الصادر من الناقل البحري بل يكفي حصول الضرر وبالتالي قيام مسؤولية الناقل البحري[1]، إلا أن المادة 803 ت.ب.ج تنص على حالات استثنائية تعفي الناقل البحري من المسؤولية في حالة تحقق إحداها[2].

ثانيا: أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

تنص المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي:

« لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج عن أي سبب آخر ناشئ عن فعل الناقل أو خطأه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم وإنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف».

يلاحظ على نص المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أنه يكتنفه الغموض وأن صياغته جاءت ركيكة فهو يريد القول أن لا يسأل الناقل أو تابعيه عن أخطاء غيرهم، فنص لا يسأل الناقل عن أي سبب نشأ عن فعل الغير، كما ورد خطأ فيها إذ نص على أن السفينة تعد مسؤولة، لذا يجب إسقاط هذه العبارة من نص المادة إذ لا يمكن مساءلة السفينة.

انقسم الفقه لغموض النص في اتفاقية بروكسل إلى فريقين في شأن أساس مسؤولية الناقل البحري في هذه الاتفاقية.

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 23.

2- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 54.

يرى الفريق الأول أن أساس أو طبيعة مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل يقوم على قرينة المسؤولية أو ما يسمى بالمسؤولية المفترضة أو الخطأ العقدي، وأن الناقل ملزم بتحقيق نتيجة وهي وصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول، وإن لم تحقق هذه النتيجة كان مسؤولا عن تعويض الضرر ولا يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه إلا بإثبات السبب الأجني.

وذهب الفريق الآخر إلى أن أساس مسؤولية الناقل البحري في اتفاقية بروكسل هو الخطأ المفترض حيث يلتزم الناقل البحري ببذل عناية وليس تحقيق نتيجة، وأن الاتفاقية تطلب بذل العناية والهمة المعقولة لو أثبتها الناقل لأفلت من المسؤولية، وأن الناقل يلتزم ببذل العناية الواجبة قبل وعند السفر وعليه إثبات أن حادث قد وقع ونشأ عنه ضرر وأن الحادث يندرج تحت أحد حالات الإعفاء المنصوص عليها وللمدعي إثبات خلاف ذلك[1].

بينما تنص المادة 5 الفقرة الأولى من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي:

« يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهدته على الوجه المبين في المادة 4، ما لم لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته»، يتضح من هذا النص أن قواعد هامبورغ تقيم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو عن التأخير في وصولها على أساس قرينة الخطأ المفترض أو الإهمال المفترض[2].

1- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص 173.

2- **سعيد يحي**، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1986، ص 35.

-**Arnaud MONTAS,** Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p 183.

يعتبر مدى التزام الناقل البحري من المسائل البالغة الأهمية التي يتعين التعرف على موقف قواعد روتردام حيالها ومدى انحيازها إلى أحد الاتجاهات القانونية التي تتراوح بين اعتبار مسؤولية الناقل البحري مؤسسة على كون التزامه بتحقيق نتيجة، أو كونه التزاما ببذل عناية فحسب، كما أن مسؤولية الناقل هو أخطر أحكام الاتفاقية لأن المحور الذي تدور حوله أحكام المسؤولية، ولأنه الجوهر الذي يحتوي على فلسفة المشرع وأهدافه العليا.

أقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تأخر تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المتضرر أن الضرر وقع في مدة التزام الناقل، بحيث تناولت المادة 17 الفقرة الأولى من قواعدها أساس مسؤولية الناقل عموما بأسلوب إيجابي صريح فيكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر تسليمها إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخر قد وقع أثناء مدة وجود البضائع في حراسة الناقل.

هذا بينما يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أحد تابعيه حسب المادة 17 الفقرة الثانية من قواعد روتردام[1].

الفرع الثاني

نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتوجب على الناقل البحري إيصال البضائع إلى المكان المقصود دون أن يصيبها أي ضرر أو نقص **أو** تلف أو تأخير ويمثل كل هذا النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع **(أولا)**، كما أن لهذه المسؤولية نطاقها الزمني **(ثانيا)**، ونطاقها الشخصي **(ثالثا)**.

1- **مراد بسعيد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»**، المرجع السابق، ص 34.

أولا: النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتمثل النطاق المادي لمسؤولية الناقل البحري في هلاك البضائع أو تلفها أو وصولها متأخرة إلى ميناء الوصول.

1-هلاك البضائع

يلتزم الناقل البحري بتسليم البضائع إلى المرسل إليه بنفس الحالة التي تسلمها عليها من المرسل (الشاحن)، لكن قد يحدث ألا يستطيع الناقل البحري الوفاء بهذا الالتزام نظرا لهلاك البضائع[1]، لذلك يعد الناقل مسؤولا عما يصيب البضائع من هلاك وهو ما نصت عليه المادة 802 ت.ب.ج[2] .

يقصد بهلاك البضائع الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضائع، وبالتالي فالهلاك قد يكون كليا أو جزئيا حسب حجم الفناء أو الاختفاء الذي يلحق البضائع، فيكون الهلاك كليا عندما تفنى أو تختفى البضائع كلية، ويكون هلاكا جزئيا عندما يفنى أو يختفى جزء فحسب من البضائع، فالهلاك الجزئي ينصب على كمية البضائع، أما الهلاك الكلي فينصب على نوعيتها[3]، ويتحقق الهلاك الكلي أيضا إذا لحق البضائع المنقولة قدر كبير من الأضرار بحيث لا يستطيع مالكها استخدامها أو تسويقها في الغرض الذي أعدت له مثل البضائع المحروقة أو التي فقدت خصائصها الأصلية.

1- **جلال وفاء محمدين**، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الاسكندرية، (د.ت.ن)، 306.

2- تنص المادة 802 ت.ب.ج على ما يلي: « يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

3- **عبد القادر حسين العطير**، المرجع السابق، ص 388.

غير أنه لا يسأل الناقل البحري عن النقص العادي الذي يصيب البضائع أو ما يعرف بعجز الطريق[1] الذي يلحق البضائع أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل، فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها أو أثناء عملية الشحن والتفريغ، لا سيما في البضائع التي تشحن صبا كالحبوب، أو بسبب التبخر كالسوائل[2].

يتم إثبات الهلاك الكلي للبضائع على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكفل بها، وواقعة عدم تسلم المرسل إليه لأي شيء من البضائع المرسلة، لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضائع للناقل بواسطة سند الشحن، وعلى الأخير إثبات تسليمها للمرسل إليه، لأن الفعل السلبي يصعب إثباته ماديا.

أما نقص البضائع أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم، وقد تناولت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 مسألة التحفظات عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، وهكذا فعل المشرع الجزائري في نص المادة 790 الفقرة الأولى والثانية من ت.ب.ج[3].

2-تلف البضائع

يقصد بتلف البضائع وصولها كاملة من حيث مقدارها ولكن في حالة معيبة، وبمعنى آخر وصول البضائع كاملة من حيث مقدارها ولكن تالفة[4].

1- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة...، المرجع السابق، ص 67.

2- **هشام فرعون**، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1986، ص 217.

3- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 66.

4- **عبد الحميد الشواربي**، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1992 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 185.

تتحقق صورة تلف البضائع أو تعييبها عندما تصل البضائع كاملة من حيث كميتها أو مقدارها (الوزن، العدد، الحجم، المقياس) ولكن أصابها العطب، مثال ذلك تعفن الحبوب بسبب هطول الأمطار عليها وتعفن الفواكه واللحوم بسبب أجهزة التبريد أو التلوث بالزيوت والشحوم، وكذلك تمزق الأقمشة وأكياس الإسمنت بسبب وضع الخشب عليها وتكسر الأواني الزجاجية.

يتبين لنا مما سبق أن الفرق الجوهري بين هلاك البضائع وتلفها يكمن في أن الهلاك ينصب على كمية البضائع، فيترتب عليه نقص في حجمها أو وزنها أو عددها أو مقاسها، أما تلف البضائع فينصب على نوعية البضائع مما يؤدي إلى تغيير طبيعتها وإخراجها مما أعدت له من غايات[1].

يسأل الناقل البحري في حالة التلف والعيوب التي تصيب البضائع، ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه الناقل في سند الشحن بموجب تحفظات يبديها حول البضائع، وقد نصت على ذلك المادة 756 الفقرة الأولى من ت.ب.ج[2].

أما إذا كان سند الشحن نظيفا، أي خاليا من التحفظات فإن الناقل يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضائع، إذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة[3].

1- **خالد عبد الواجد علي المعايطة**، أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع طبقا لقانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وقانون التجارة البحرية المصرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، رسالة للحصول على درجة الماجستير للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003، ص 74.

2- تنص المادة 756 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: « يجوز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة».

3- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 259، 260.

3-التأخير عن تسليم البضائع

يقصد بالتأخير في تسليم البضائع وفقا لعقد النقل البحري للبضائع عدم تمكن الناقل من تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه في عقد النقل البحري، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه الناقل العادي لمثل هذا النقل إذا لم يوجد هناك اتفاق على وقت لتسليم البضائع[1].

يتضح من ذلك أن نطاق التزام الناقل البحري بالنقل لا يقتصر على مجرد تغيير مكان البضائع بحرا من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول وإنما يجب عليه نقلها في موعد معين يسمح بتسليمها للمرسل إليه على نحو لا يضر بمصالحه[2].

ولمدة إنجاز النقل البحري للبضائع أهميتها البالغة، ففي حالة التأخير فإنه يفترض أن البضائع وصلت سليمة، والتأخير على عكس الهلاك أو التلف ليس ضررا بذاته وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يكون بالضرورة ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، وهذا الضرر قد يقع على البضائع كما إذا فوت الشاحن أو المرسل إليه صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطيل العمل في المنشأة بسبب تأخر وصول الآلات المطلوبة[3].

أخضع المشرع الجزائري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه ضمن قواعد القانون البحري ويتبين ذلك من خلال النصوص القانونية المتضمنة في المواد 771، 775، 805 من التقنين البحري، إذ نصت المادة 771 منها على ما يلي:

1- **حلو عبد الرحمن أبو حلو**، المرجع السابق، ص 107.

2- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 269.

3- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 575.

« يحق للناقل الاختيار بين تبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بالنقل المتفق عليه بدون تأخير».

يتضح من النص السابق أن الناقل مسؤول عن كل تأخر في تسليم البضائع وأنه في حالة استبدال الناقل السفينة المعينة في العقد يجب أن لا يؤثر ذلك على الوقت المتفق عليه بين الأطراف الذي يتم خلاله تسليم البضائع.

كما نصت المادة 805 ت.ب.ج على أنه: « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة... فلا يعد الناقل مسؤولا عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضاعة...».

يتضح من النص السابق أن المشرع الجزائري قد أخضع التأخير في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل إليه لقواعد القانون البحري مع إمكانية تسليم البضائع في حالتين: إما في الوقت المتفق عليه بين الأطراف وإما الوقت المعقول أو المناسب[1].

أما على المستوى الدولي فلم تتضمن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 أي نص لتغطية الخسارة الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع مما يجعل مسؤولية الناقل لا تقوم في حالة التأخر إلا إذا تم النص عليه في سند الشحن وهذا نادرا ما يحدث[2].

1- **بوعلام خليل، «التأخر في تسليم البضائع...»**، المرجع السابق، ص 72.

2- **Jean BELLOTI ,** Tansport international des marchandises gestion international, 3[éme] édition, Vuibert, Paris, 2006, p 228.

ولما كان التأخير قد يسبب ضررا ماديا للبضائع بأن تفسد نوعيتها أو تتلف، فإن الخسارة في هذه الحالة قد تغطيها المادة 3 الفقرة الثانية التي تفرض على الناقل التزاما عاما بالعناية بالبضائع عند شحنها وتشوينها ورصها ونقلها بما يلزم لذلك من عناية ودقة، أما بالنسبة للخسارة الاقتصادية فلا تغطيها المادة 3 الفقرة الثانية المشار إليها إذ أن البضائع من المفروض وصلت سليمة[1].

أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد نصت في المادة 5 الفقرة الأولى منها على مسؤولية الناقل البحري بشكل عام في حالات ثلاث هي هلاك البضائع وتلفها والتأخير في تسليمها للمرسل إليه، وهي بذلك وضعت الهلاك الناجم عن التأخير في قدم المساواة مع هلاك البضائع أو تلفها[2].

كما أوضحت المادة 5 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 مفهوم التأخير بتسليم البضائع إذ نصت على ما يلي:

« يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضاعة في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود الوقت المتفق عليه صراحة، أو في حالة عدم وجود الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة».

يتضح من هذه المادة أن التأخير يكون في حالة إذا أهمل الناقل البحري مراعاة الميعاد المتفق عليه لحدوث التسليم، عندما يتم الاتفاق على تحديد ميعاد معين للتسليم فيكون التأخير قد حدث إذا لم يتم التسليم في الميعاد الذي يجب أن يقوم الناقل المعقول به عندما يوجد في ظروف مماثلة والعبرة هنا إنما تكون بالظروف المادية التي تتم فيها عملية النقل، ومن ثم يكون الناقل مسؤولا عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يعود إلى

1- **أحمد محمود حسني**، نصوص اتفاقية هامبورغ...، المرجع السابق، ص 67.

2- **حلو عبد الرحمن أبو حلو**، المرجع السابق، ص 118.

السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه، فبمجرد التأخر في تسليم البضائع تثور مسؤولية الناقل البحري[1].

يكون الناقل البحري للبضائع مسؤولا طبقا للمادة 17 من قواعد روتردام عن التأخير في تسليم البضائع، إذا أثبت أن ذلك التأخير أو الحدث الذي تسبب فيه أو أسهم قد وقع أثناء مدة مسؤوليته، ويحدث التأخير طبقا لنص المادة 21 منها عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها[2].

ثانيا: النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نتعرض للنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

1-النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

حددت المادة 802 ت.ب.ج النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري[3] حيث تكون وفقا لهذه المادة مسؤولية الناقل البحري سارية طالما عقد النقل البحري قائم أي منذ تكلف الناقل بالبضائع إلى حين تسليمها للمرسل إليه، ويقصد بتكفل الناقل البحري بالبضائع استلامه

1- **عدلي أمير خالد**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض ويشمل على (القواعد القانونية الخاصة بالنقل البحري، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري، حالات البيوع البحرية، مباشرة دعوى مسؤولية الناقل البحري، قانون التجارة البحرية الجديد، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 78.

2- **خديجة نبات**، المرجع السابق، ص 78.

3- تنص المادة 802 ت.ب.ج على ما يلي: « يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية».

إياها من الشاحن أو ممثله وأخذها على عاتقه حسب نص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج[1].

يتحدد إذن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري التي نظم القانون البحري أحكامها من استلام الناقل البحري البضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، وقد سبق لنا تحديد المقصود باستلام الناقل وتسليم الناقل للبضائع وبيان ما يقع بين الاستلام والتسليم من عمليات والملتزم بكل منها، ذلك أن من يقع عليه عبء القيام بعملية ما لا شك يكون مسؤولا عما يحدث خلالها للبضائع من أضرار[2].

وقد أصدرت المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية العديد من القرارات الخاصة بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري منها:

القرار رقم 59509 بتاريخ 17 ديسمبر 1987 في قضية (ل.ب) ضد (ص.ج.ت) و(م.ص.غ.م) حول مسؤولية الناقل البحري عن الخسائر التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها حتى التسليم إلى المرسل إليه حسب المادة 802 ت.ب.ج.

حيث جاء في القرار أنه من المقرر قانونا أن الناقل مسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرقه للقانون غير سديد.

لما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما قضوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق البضاعة لكون الحادث وقع نتيجة إهمال أو عدم الصيانة يكونون قد طبقوا صحيح القانون.

1- تنص المادة 739 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني».

2- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 571.

ومتى كان كذلك استوجب رفض الطعن[1].

القرار رقم 113345 بتاريخ 16 جوان 1995 في قضية (ش.ج.ت.ن) ضد (شركة م.أ) حول عقد النقل البحري –الخسائر اللاحقة بالبضائع أثناء عملية التفريغ– مسؤولية الناقل لا تنتهي إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه حسب نص المواد 802، 739، 879،780 ت.ب.ج.

حيث من المقرر قانونا أن الناقل البحري يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها حتى تسليمها للمرسل إليه[2].

القرار رقم 169663 بتاريخ 16 جوان 1998 في قضية (م.م.ج) ضد (ش.ج.ت) حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة في الميناء –لا يعد ذلك تسليما– استبعاد مسؤولية الميناء، ثبوت مسؤولية الناقل طبقا للمواد 802 و 873 ت.ب.ج.

حيث قررت أنه من المقرر قانونا أنه يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها للمرسل إليه، وكذلك من المقرر قانونا أنه تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتفريغها وإرجاع البضائع من إلى الغير أو اليابسة أو المستودعات وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض.

ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء الأضرار التي لحقت البضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليما وفقا للمادة 802 ت.ب.ج وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقا للمادة 837 من ت.ب.ج لا يعني

1– قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 12 ديسمبر 1987، ملف رقم 59509، المجلة القضائية عدد 1، 1999، ص 76.

2– قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 جوان 1995، ملف رقم 113345، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999، ص 208.

بأنه مسؤول عن الخسائر بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ وهو ما لم يثبت في قضية الحال، ومتى كان كذلك استوجب النقض[1].

2-النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

تنص المادة 1 الفقرة هـ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أن أحكامها لا تنطبق إلا على الفترة من حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود.

يخلص من هذه المادة أن أحكام اتفاقية بروكسل تنطبق فقط على المرحلة البحرية التي تنقضي بين الشحن والتفريغ، ولكنها لا تسري على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ[2]، لكن لا يعني ذلك أن العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ لم تعد جزءا من عقد النقل البحري، بل إن عقد النقل البحري يظل كما كان واحدا ينظم العمليات السابقة على الشحن أو التفريغ، وتبعا لذلك يعتبر قيام الناقل بهذه العمليات امتداد لعقد النقل البحري بذاته[3].

عالجت بدورها المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع[4].

1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 جوان 1998، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999، ص 178.

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري...، المرجع السابق، 1993، ص 241.

3- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 586.

4- تنص المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « 1-مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل، سواء في ميناء الشحن، وأثناء النقل، وفي ميناء التفريغ.

2-لأغراض الفقرة 1 من هذه المادة تعد البضائع في عهدة الناقل:=

تكون مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لهذه المادة شاملة لكل العمليات والتي تبدأ من استلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، ويعني ذلك عمليا التزام الناقل بشحن البضائع على السفينة ورصها ونقلها، ثم عند الوصول تفريغ البضائع وتسليمها للمرسل إليه.

تشترط المادة 4 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 لانعقاد مسؤولية الناقل البحري، أن تكون البضائع في حراسته وحوزته ورقابته، ويعد الالتزام الذي تفرضه هذه المادة على عاتق الناقل من النظام العام، حيث لا يجوز للناقل الاتفاق مع الشاحن القيام بشحن البضائع ورصها والاتفاق مع المرسل إليه على القيام بفك البضائع وتفريغها.

يلاحظ أن النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري لا يمتد ليشمل الفترة السابقة على استلام الناقل البضائع في ميناء الشحن واللاحقة لتسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، فإذا تسلم الناقل البضائع داخل البلاد، وقام بنقلها سواء بالسكك الحديدية أو بالطرق البرية أو النهرية إلى ميناء الشحن فإن أحكام الاتفاقية لا تطبق إلى حين أن تصل البضائع إلى ميناء الشحن[1].

=أ–اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيها البضائع من:

–الشاحن، أو شخص ينوب عنه.

–سلطة، أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع لغرض الشحن.

ب–وحتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع، وذلك.

–بتسليمها إلى المرسل إليه وفقا للعقد، أو العرف المتبع في التجارة المعنية في ميناء التفريغ، وذلك في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه البضائع من الناقل.

3–في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة يقصد بالإشارة إلى الناقل أو المرسل إليه أو مستخدموه أو وكلاء أي من الناقل أو المرسل إليه».

1– **لاني محمد دراركة، «النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ»**، مجلة المنارة، عدد 9، مجلد 13، الأردن، 2007، ص ص 125، 126.

وسعت قواعد روتردام لسنة 2009 عكس اتفاقية بروكسل وهامبورغ أكثر فأكثر من مدة النقل التي يتحمل فيها الناقل المسؤولية وتطبق القواعد الاتفاقية عليها، فقد نصت المادة 12 الفقرة الأولى منها على أن مدة مسؤولية الناقل تبدأ عندما يتسلم الناقل البضائع أو أي طرف منفذ بغرض نقلها وتنتهي عند تسليم البضائع لصاحب الحق فيها.

إلا أن الفقرة الثالثة من نفس المادة قضت بأنه يجوز للطرفين أي الناقل والشاحن أن يتفقا على تسلم البضائع وتسليمها، لكن قيدت إرادة الأطراف بقيدين.

الأول: يتعلق بعدم جواز الاتفاق على أن يكون وقت تسلم الناقل البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع.

الثاني: يتعلق بأن لا يكون وقت تسليم البضائع للمرسل إليه سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل البحري للبضائع.

يستنتج من ذلك أن مدة التزام الناقل البحري للبضائع مفتوحة من وقت استلام الناقل للبضائع إلى وقت تسليمها ما خلا اتفاق يحدد وقت ومكان التسليم والتسلم المقيد بالقيدين الواردين أعلاه[1].

ثالثا: النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقوم الناقل البحري المتعاقد مع الشاحن بتنفيذ النقل برمته من بدايته إلى أن يتم تسليم البضائع للمرسل إليه، على أن الناقل المتعاقد قد يتعهد إلى ناقل آخر بتنفيذ النقل كله أو بعضه فنكون في هذه الحالة أمام ناقل متعاقد وناقل فعلي، كما قد يحدث أن يعين في عقد النقل البحري اسم ناقل آخر أو ناقلين آخرين ليتولى كل منهم تنفيذ جزء من النقل فتنتقل

1- **سعدية بن دومية**، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون، فرع القانون البحري والأشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013، ص 23.

البضائع من ناقل إلى آخر حتى وصولها إلى المرسل إليه وهذا ما يسمى بالنقل المتتابع أو النقل بسند شحن مباشر[1].

1-مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي

يعد الناقل المتعاقد الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفاقه مع الشاحن على النقل بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا آخر بإنجازها، ويترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي يكون مسؤولا في مواجهة الغير[2].

كما يقصد بالناقل الفعلي أن يعهد الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل إلى ناقل بحري آخر، وعليه فإن نطاق المسؤولية يمتد ليشمل كل ناقل ولو لم يتعاقد مع الشاحن، فالناقل الفعلي هو الذي يتعهد بعملية التنفيذ المادي والفعلي لعملية النقل المتفق عليها بين الشاحن والناقل المتعاقد وسواء كان التعهد كليا أو جزئيا في بعض مراحل النقل[3].

تعرضت المادة 10 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 لمسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حالة حدوث أضرار وخسائر للبضائع أو تأخير وصولها إذ جاءت بالأحكام التالية:

في حالة حدوث أضرار للبضائع فللشاحن أو المرسل إليه الحق في أحد الخيارين:

1-إما الرجوع مباشرة على الناقل المتعاقد بطلب التعويض عن الأضرار التي حدثت أثناء تنفيذ عقد النقل، سواء عهد الناقل المتعاقد عملية النقل برمتها إلى ناقل فعلي أو عهد إلى هذا الأخير بجزء منها فقط وهذا طبقا للفقرة الأولى.

1- **محمد كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص 78.

2- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 62.

3- **سوزان علي حسن**، المرجع السابق، ص 127.

2-إما الرجوع على الناقل الفعلي بطلب التعويض عن الأضرار التي لحقت البضائع في فترة تواجدها عنده، أي عن الأضرار التي حدثت أثناء الجزء الذي قام بتنفيذه من النقل، وهذا طبقا لما ورد في الفقرة الثانية.

لما كان الناقل المتعاقد طبقا للفقرة الأولى مسؤولا عن النقل بكامله، رغم إسناد تنفيذ العقد كله أو بعضه إلى الناقل الفعلي، وكان الناقل الفعلي وفقا للفقرة الثانية مسؤولا عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، فإنه يحق للمرسل إليه أيضا أن يرجع عليهما بالتضامن معا بدعوى التضامن، هذا طبقا للفقرة الرابعة من المادة السابقة الذكر.

جاءت الفقرة السادسة لتنص على أنه يحق لكل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الرجوع على الآخر لتسوية التعويضات التي دفعها كل منهما، فقواعد هامبورغ نصت صراحة على التفرقة بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، في حين أن التقنين البحري سكت عن هذه التفرقة[1].

2-مسؤولية الناقل في النقل المتتابع (النقل بسند شحن مباشر)

يتعاقد الشاحن في حالة النقل المتتابع أو النقل بسند الشحن مع ناقل معين على أن يقوم الناقل بعملية نقل البضائع إلى ميناء معين على أن يقوم بتسليمها في هذا الميناء إلى ناقل آخر (ثان) ليقوم هذا بنقلها إلى ميناء آخر وهكذا إلى أن تصل البضاعة إلى ميناء الوصول، أي أن الناقل يصدر سند شحن مباشر لكل عمليات النقل المتتالية يذكر فيها ميناء الوصول النهائي.

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 125.

لا يصدر الناقل البحري للبضائع سند شحن المباشر إلا باتفاق مع الشاحن الذي يكون على علم بأن هناك ناقلين آخرين سوف يتولون أجزاء من عملية النقل، وفي هذه العملية يكون للناقل صفتان، صفة الناقل في النقل الأول وصفة الوكيل بالعمولة في النقل الثاني[1].

نص المشرع الجزائري على مسؤولية الناقل في حالة النقل بوثيقة نقل مباشرة في المادة 765 ت.ب.ج كما يلي:

« إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة شحن مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة».

يتضح من هذا النص أنه جعلت الناقل الأول الذي أصدر سند الشحن المباشر مسؤولا عن النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير فتقتصر مسؤولية كل منهم على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول[2] .

3-مسؤولية الناقل في النقل المختلط

يقصد بالنقل المختلط النقل الذي يتم بطرق مختلفة، بطريق البحر في جزء منه وبطريق البر أو الجو في الجزء الآخر، كأن تكون البضائع مرسلة من دمشق إلى باريس، فإنها تنقل بالمطار أو بالسيارة من دمشق إلى بيروت وبطريق البحر من بيروت إلى مرسيليا، وبالقطار من مرسيليا إلى باريس، ولا يخلو الأمر من أحد الفرضين:

1- **عدلي أمير خالد**، المرجع السابق، ص 90.

2- **سوزان علي حسن**، المرجع السابق، ص ص 132، 133.

أ‒فإما أن يتعاقد الشاحن نفسه مع الناقل البحري والبري أو الجوي كل منهم على حدة، وهنا يوجد عقدان مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة بها.

ب‒وإما يتعاقد الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضائع إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا، وفي هذه الحالة يقوم عقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة، بيد أن هذا العقد لا يمكن أن يثبت بسند واحد كما هو الشأن في النقل البحري المتتابع لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة، ولذلك يصدر في هذه الحالة سند شحن خاص بالنقل البحري، وتذكرة نقل خاصة بالنقل البري ويرفق أحدهما بالآخر[1].

تعرض المشرع الجزائري لمسؤولية الناقل البحري في النقل المختلط بموجب نص المادة 763 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي:

« تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتمم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكك الحديدية».

يفهم من هذه المادة أنها تحيل إلى المادة 765 ت.ب.ج التي تنظم مسؤولية الناقل البحري في حالة النقل المتتابع التي جعلت من الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر مسؤولا عن النقل بأكمله، أما مسؤولية الناقلين اللاحقين بما فيهم الناقل الأخير فتقتصر مسؤولية كل منهم على الجزء الذي نفذه في عملية النقل على أن يكون متضامنا في المسؤولية مع الناقل الأول[2].

1‒ **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص ص 313، 314.

2‒ تنص المادة 765 على ما يلي: « إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.=

المطلب الثاني

الإعفاء وتحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

قام التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية بمراعاة الناقل البحري للبضائع وظروف النقل التي تجرى بها الرحلة البحرية فأورد حالات لإعفائه من المسؤولية (**الفرع الأول**)، كما قام بمنحه ميزة خاصة به وتابعيه عن طريق تحديد مبلغ التعويض في حالة هلاك أو تلف أو تأخر وصول البضائع إلى ميناء التفريغ (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية

أورد كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية حالات لإعفاء الناقل البحري سواء كانت اتفاقية (**أولا**)، أو قانونية (**ثانيا**).

أولا: الإعفاءات الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

ثار تساؤل عن إمكانية الاتفاق على إعفاء الناقل البحري للبضائع من مسؤوليته الناتجة عن الضرر الذي يحدث عند قيامه بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، ومدى صحة الشروط الاتفاقية التي قد يتضمنها عقد النقل البحري[1].

ذهب البعض إلى بطلان هذه الشروط على أساس مخالفتها للنظام العام، حيث أنها تؤدي إلى تعزيز حقوق الطرف القوي في العقد (الناقل) على حساب الطرف الضعيف (الشاحن) الذين يضطرون في معظم الأحوال إلى الرضوخ للشروط التي يفرضها عليهم

=ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة مباشرة».

1- **جلال وفاء محمدين**، المبادئ العامة في القانون التجاري...، المرجع السابق، ص 311.

الناقل، على أن الراجح فقها وقضاء هو الاعتراف بصحة هذه الشروط على أساس المبدأ القانوني الذي يتيح حرية التعاقد ويؤكد مبدأ سلطان الإرادة[1].

1-شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الباطلة

نتعرض إلى شروط الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الباطلة في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

أ- شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الباطلة في التقنين البحري الجزائري

يقع باطلا وفقا للتقنين البحري الجزائري كأصل عام كل شرط في عقد النقل البحري للبضائع مفاده إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا طبقا للمادة 811 منه التي تنص على ما يلي: « يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

أ-إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب،

ب-تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808،

ج-منح الناقل الإستفادة من التأمين على البضائع»

يتضح من المادة 811 ت.ب.ج أنه لا يجوز الاتفاق على إبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الخاصة بالتزاماته، كون أن المواد 770، 773، 780، 802 تنص على التزامات

1- **جلال وفاء محمدين**، المبادئ العامة في القانون التجاري...، المرجع السابق، ص 311.

الناقل إزاء السفينة والبضاعة والمادة 803 وضعت التزاما على عاتق الناقل لإعفائه من المسؤولية وهو إثبات أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي، كما أن المادة 804 ت.ب.ج جعلت الناقل أو مندوبيه مسؤولا نسبيا إذا اشترك خطأه مع سبب آخر في إحداث الضرر للبضاعة، فكل اتفاق في عقد النقل يتضمن إعفاء أو تحديد من مسؤولية الناقل فيما يخص الحالات المشار إليها يعد باطلا بطلانا مطلقا[1].

ب- شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الباطلة في الاتفاقيات الدولية

أعفت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الناقل البحري نتيجة أخطاء تابعيه في الملاحة وأخطائهم في إدارة السفينة ومن نتائج العيوب الخفية في السفينة التي لم تكتشف ببذل العناية الكافية ومن الأسباب الواردة بالحالات المستثناة، ثم وضعت حدا أقصى لما يحكم به عندما تنعقد مسؤوليته، وفي مقابل ذلك نصت المادة 3 الفقرة الثامنة منها على بطلان كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يضعف من التزامات الناقل أو يعفيه من المسؤولية، أو يخفض هذه المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص في هذه الاتفاقية[2]، وعلى ذلك يعتبر باطلا:

أ-شرط التنازل إلى الناقل عن منفعة التأمين على البضائع الذي عقده الشاحن، لأنه يسمح للناقل بتغطية مسؤوليته عن أخطائه على نفقة الشاحن، أي بفضل أقساط التأمين التي دفعها الشاحن.

ب-شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان والتابعين التجارية[3]، وعلى ذلك يكون الناقل معفيا من المسؤولية عن أخطاء تابعيه في الملاحة أو في إدارة السفينة ولو لم

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 78.

2- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 200.

3- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 259.

يشترط ذلك في سند الشحن، أما إذا تعلق الأمر بالأخطاء التجارية فإن الناقل يكون مسؤولا عن أعمال تابعيه ويقع باطلا كل شرط أو اتفاق على إعفائه من المسؤولية[1].

ج-شرط الجهل بالوزن وما يماثلها في الحالات التي لا تجيزها فيها الاتفاقية، لأنها تؤدي إلى قلب عبء الإثبات وتخفيف على الناقل.

د-شرط قلب عبء الإثبات لصالح الناقل خلافا لما ورد في الاتفاقية لأن فيه تخفيف عليه[2].

هـ-شرط تحديد مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يقل عن الحد القانوني المقرر في الاتفاقية.

و-شرط التحكيم مع تفويض المحكمين بالصلح (التحكيم المطلق)، لأن المحكم المفوض بالصلح غير مقيد بقواعد القانون، أي أن المحكم سيتحلل حينئذ من قواعد الاتفاقية وهي من النظام العام، وغني عن البيان أنه يجوز الاتفاق على التحكيم بعد نشأة النزاع مع تفويض المحكمين بالصلح، إذ لا يخشى حينئذ من ضغط الناقل على إرادة الشاحن[3].

حرصت قواعد هامبورغ لسنة 1978 بدورها اقتداء باتفاقية بروكسل حماية للشاحن على إبطال الشروط الاتفاقية للإعفاء فنصت في المادة 23 الفقرة الأولى منها على ما يلي: « كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر لاغيا في حدود مخالفته لها، ولا يؤثر بطلان مثل هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو الوثيقة التي يشكل جزءا منها. وأي شرط يتضمن التنازل عن الحقوق الناشئة من التأمين

1- **علي حسن يونس**، العقود البحرية، دار الفكر العربي، (د.م.ن)، 1978، ص 126.

2- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 201.

3- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 251.

على البضائع لصالح الناقل أو أي شرط مماثل يعتبر باطلا ولاغيا إذا كانت مخالفة لأحكام الاتفاقية بشكل مباشر أو غير مباشر»[1]، هكذا يتضح أن نص هذه المادة أبطلت شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها.

2- شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الصحيحة

نتعرض إلى شروط الإعفاء الاتفاقية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع الصحيحة في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

أ- شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الصحيحة في التقنين البحري الجزائري

تنص المادة 812 ت.ب.ج على ما يلي: « خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض كما يلي:

أ-عن المدة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها،

ب-في نقل الحيوانات ونقل البضائع على السطح».

أجاز المشرع بحسب المادة 812 ت.ب.ج للناقل البحري اشتراط إعفائه أو تحديد مسؤوليته عن الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال المدة الممتدة بين استلام الناقل للبضائع من الشاحن إلى غاية البدء في تحميلها على ظهر السفينة، كما يمكن اشتراط الإعفاء خلال الفترة الممتدة بين التفريغ ووضع البضائع على الرصيف أو إلى غاية تسليمها إلى صاحب الحق فيها، غير أنه لا يجوز إعفائه من المسؤولية أو إشتراط إعفائه عن

1- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزءان الثاني (إيجار السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية المساعدة، البيوع البحرية) والثالث (الحوادث البحرية والتأمين البحري)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 199.

المرحلة البحرية الواقعة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ، كما أجاز المشرع للناقل في المقابل إعفائه أو تحديد مسؤوليته في حالة نقل الحيوانات أو نقل البضائع على سطح السفينة[1].

ب- شروط الإعفاء الاتفاقية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع الصحيحة في الاتفاقيات الدولية

يعتبر وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 صحيحا كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي تفرضها عليه الاتفاقية أو إلى تخفيف هذه المسؤولية، ومن ثم تكون الشروط الآتية صحيحة:

أ-شرط تنازل الناقل عن الحقوق أو الإعفاءات المخولة له في الاتفاقية كلها أو بعضها، أو الشرط الذي يزيد الناقل بمقتضاه في مسؤوليته والتزاماته على الوجه المبين في الاتفاقية طبقا للمادة 5 الفقرة الأولى كما لو اشترط مثلا أن يضمن الناقل الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة مع أنه معفى من المسؤولية عنها بمقتضى المادة 4 الفقرة الثانية بند أ، وكما لو اتفق على أن تسري الاتفاقية على المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، وكما لو اشترط تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ أعلى من الحد القانوني[2].

ب-تنص المادة 5 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 في نهايتها على ما يلي: « لا تمنع هذه الأحكام من النص في سندات الشحن على أي شرط مشروع فيما يتعلق بالخسارات البحرية العمومية»، ومن ثم يجوز للناقل أن يتفق مع الشاحن على أن تكون تسوية الخسارات المشتركة وفقا لقانون معين.

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 270، 271.

2- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 260.

ج-شرط استحقاق الأجرة أيا كان مصير البضائع وأيا كانت الحوادث، فهذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية لأنه لا يمنع المرسل إليه من المطالبة بالتعويض عن الهلاك أو تلف البضائع كما أن اتفاقية سندات الشحن لا علاقة لها بالمسائل الخاصة بالأجرة[1].

أجازت المادة 23 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 تشديد مسؤولية الناقل البحري، حيث نصت على ما يلي: « خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة للناقل أن يزيد من مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية»، ويفهم من ذلك أن قواعد هامبورغ سمحت بالاتفاق على تشديد مسؤولية الناقل البحري والتزاماته عما هو مذكور في الاتفاقية[2].

ثانيا: الإعفاءات القانونية من مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يسأل الناقل البحري كأصل عام عن كل ما يلحق البضائع من هلاك أو عيب أو الأضرار التي تصيب البضائع ما لم يثبت أن ذلك راجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، هذا ويتمثل السبب الأجنبي[3]، بعدة حالات أوردها كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

حدد المشرع الجزائري 12 حالة من حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية بموجب نص المادة 803 ت.ب.ج، أما اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 حددت حسب المادة 4 الفقرة الثانية منها 18 حالة لإعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، أما قواعد هامبورغ لسنة 1978 فقد تضمنت أسباب عامة وأخرى خاصة حسب مادتها 5 لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وأخيرا فإن قواعد

1- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 252.

2- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، المرجع السابق، ص 200.

3- **هشام فرعون**، المرجع السابق، ص 219.

روتردام أدرجت 15 حالة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية حسب مادتها 17 الفقرة الثالثة[1]، والتي سنتناولها فيما يلي:

1-حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية المتعلقة بالسفينة

يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية في حالات إصابة البضائع بهلاك أو أضرار والتي يكون سببها متعلق بالسفينة وهي:

أ-عدم صلاحية السفينة للملاحة

تنصت المادة 803 البند أ من ت.ب.ج على هذا الالتزام[2]، ويكفي حسب هذه المادة على الناقل البحري لإعفائه من المسؤولية إثبات أنه قام بواجباته المحددة في المادة 770 المتعلقة بإعداد سفينة صالحة للملاحة وذلك قبل بدء الرحلة البحرية[3].

تفرض بدورها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على الناقل البحري الالتزام ببذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة حسب مادتها 3 الفقرة الأولى، فإذا وفى الناقل بهذا الالتزام فإنه يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينـــــة

1- **مراد بسعيد،** عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 273 و275.

2- تنص المادة 803 البند أ من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

أ-عدم الصلاحية الملاحية للسفينة عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبينة في المادة 604 أعلاه».

3- تنص المادة 770 ت.ب.ج على ما يلي: « يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة البحرية، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ-وضع سفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب- تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب،

ج-تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع».

للملاحة التي تظهر بعد ذلك وفقا لنص المادة 4 الفقرة الأولى منها[1].

يستنتج من كل ذلك أنه إذا قام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية واليقظة المعقولة لجعل سفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه ثم اتضح بعد ذلك أنها غير صالحة للملاحة نتيجة عيوب لم تظهرها اليقظة المعقولة، فإنه لا يسأل عن الأضرار التي تترتب على هذه العيوب التي لا تعود إلى عدم بذل الهمة الكافية[2].

ب-عيب خفي في السفينة

يفرض كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على الناقل البحري إعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية، فإذا وفى الناقل بهذا الالتزام فإنه يعفى من المسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضائع والناشئ عن العيوب الخفية في السفينة التي لا يمكن كشفها ببذل العناية المعقولة، وهذا وفقا للمادة 803 البند ط من ت.ب.ج[3]، وهو نفس الحكم الذي تضمنته المادة 17 الفقرة الثالثة البند ز من قواعد روتردام لسنة 2009[4].

يقصد بالعيوب الخفية في السفينة سائر العيوب التي تكون في السفينة والتي تعفي الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة،

1- **Hind ADIL,** La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement ; cause d'exonération et limitation légales, mémoire en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, option droit des affaires, faculté de droit Montréal, 2005, pp 23,24.

2- **Innocent Fetze KAMDEM, « La responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique »,** Les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000, pp 730, 731.

3- تنص المادة 803 البند ط من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ط-عيب خفي للسفينة لم يظهر بالرغم من الاهتمام الكافي»

4- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البند ز من قواعد روتردام 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر.

ز- وجود عيوب خفية يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة».

والعيوب الخفية تشمل سائر العيوب التي لا يمكن اكتشافها ببذل الهمة الكافية، ذلك أن أداة الملاحة تحتوي على آلات وأجهزة يصعب على الناقل البحري كشف ما يلحقها من عيوب خفية، ثم أن السفينة تكون طيلة مدة استغلالها تحت رقابة الجهات الإدارية وشركات الإشراف فإذا خفي العيب على هذه الهيئات فمن باب أولي أن يخفى العيب على الناقل وتابعيه[1].

2-حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالملاحة البحرية

تطرأ على الناقل البحري للبضائع أثناء تنفيذه لالتزاماته وفقا لعقد النقل البحري أحداث تتعلق بالملاحة البحرية وتصيب البضائع بهلاك أو تلف مما يؤدي إلى إعفائه عن المسؤولية منها:

أ-الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل

يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية جراء أخطاء الملاحة التي تعزى للربان أو الملاحين أو لغيرهم من العاملين في السفينة، وبعبارة أخرى لا يسأل الناقل عن الأخطاء في الملاحة التي يرتكبها طاقم السفينة، والأخطاء التي يصدرها الطاقم نوعان، أخطاء تجارية وأخطاء في الملاحة.

يسأل الناقل البحري عن الخطأ التجاري الذي يرتكبه الطاقم كما لو صدر منه شخصيا، أما الأخطاء الملاحية فلا يسأل عنها الناقل[2]، وذلك حسب نص المادة 803 البند

1- **يعقوب يوسف مروخة**، «**حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية**»، مجلة الحقوق، عدد 2، السنة الثامنة، الكويت، 1984، ص 190.

إلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993، ص 171.

2- **هشام فرعون**، المرجع السابق، ص ص 119، 120.

ب من ت.ب.ج[1]، وهو نفس الحكم نصت عليه المادة 4 الفقرة الثانية البند أ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[2].

يرجع السبب في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي يرتكبها تابعوه لأنه لا يتدخل في ملاحة السفينة وسيرها وذلك بما للربان من سلطة واسعة في التصرف، وهو إعمال لأحكام المادة 592 ت.ب.ج التي اعتبرت الربان المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب، كما على الربان قيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل، وهذا خروجا عن الأصل العام الذي يقرر أن المتبوع مسؤول عن أعمال تابعيه حسب المادة 136 ت.م.ج، وهذا ما يبرر ذاتية القانون البحري[3].

ب-مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة

نصت المادة 803 البند د من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

1- تنص المادة 803 البند ب من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ب-الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل».

2- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند أ من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

أ- أعمال أو إهمال أو خطأ من الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة».

3- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 277، 278.

د-أخطار وحوادث البحر، أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة»، وهو ما تضمنته المادة 4 الفقرة الثانية البند ج من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[1]، وكذا المادة 17 الفقرة الثالثة البند ب من قواعد روتردام لسنة 2009[2].

تعتبر مخاطر البحار أو أخطاره أو حوادثه تعبيرات مترادفة تؤدي إلى معنى واحد، ومثل مخاطر البحر العواصف والرياح الشديدة وهياج البحر هيجانا غير عادي والضباب الكثيف.

لا تعتبر مخاطر البحر بذاتها سببا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، بل يجب أن تحمل طابعا استثنائيا غير عادي وغير متوقع، ذلك لأن السفينة يجب أن تكون قادرة تماما على القيام بالرحلة المقررة ومواجهة التغيرات الجوية العادية والمتوقعة على الخط الذي تسير فيه[3]، فإذا لم تتحمل السفينة مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة تجهيزا كافيا فلا تعتبر مخاطر البحر سببا معفيا للناقل، ولا يكفي مجرد وقوع الخطر بل يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة[4]، وله إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات بما فيها القرائن ومن بين هذه الطرق دفتر يومية السفينة[5].

1- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ج من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

ج- مخاطر البحر أو المياه الملاحية الأخرى أو أخطارها أو حوادثها».

2- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البند ب من قواعد روتردام 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

ب- مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها».

3- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 265.

4- **عبد الحميد الشواربي**، المرجع السابق، ص 404.

5- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، 265.

ذهبت المحكمة العليا في هذا الصدد في قرارها رقم 153254 الصادر بتاريخ 24 جوان 1997، والذي أكدت من خلاله أن اعتبار العاصفة من مخاطر الاستغلال يعد خرقا للمادة 803 ت.ب.ج، كون أن العاصفة تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء[1].

ج-إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو تغيير طريق السفينة من أجل ذلك

تتطلب مخاطر البحر درجة عالية من التضامن بين رجاله الأمر الذي يستحيل تحقيقه إذا ما كانت المسؤولية تهدد الناقل الذي يتسبب مسعاه الرامي إلى المساعدة أو الإنقاذ في إلحاق الضرر بالبضاعة المنقولة، ووعيا بأهمية التضامن في تطوير الملاحة البحرية وأمنها قرر المشرع إعفاء الناقل البحري من المسؤولية كلما كان الضرر يجد سببه في الإنقاذ والمساعدة البحرية أو تغيير طريق السفينة للقيام بذلك[2].

نص المشرع في التقنين البحري الجزائري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر في المادة 803 البند ي[3].

ذهبت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 بدورها إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناتجة عن المساعدة والإنقاذ البحري[4]، وكذا قواعد

1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 24 جوان 1997، ملف رقم 153254، المجلة القضائية، عدد 2، 1997، ص 125.

2- **محمد دمانة**، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 38.

3- تنص المادة 803 البند ي من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ي-إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك».

4- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي : «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

ل-إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر».

هامبورغ لسنة 1978، إلا أن قواعد هامبورغ جاءت مخالفة لكل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل في هذا المجال حيث نصت المادة 5 الفقرة السادسة منها على ما يلي: « فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر»، وهو نفس الحكم ذهبت إليه قواعد روتردام لسنة 2009 في مادتها 17 الفقرة الثالثة البندين ل، م[1].

يلاحظ من النصوص السابقة أن اتفاقية بروكسل تعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن الإنقاذ سواء كان إنقاذا للأرواح أم إنقاذا للأموال في البحر، أما قواعد هامبورغ فقد ميزت بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال، وهذا ما ذهبت إليه قواعد روتردام.

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأرواح بسبب عمليات الإنقاذ أو المحاولة في ذلك، كأن تنحرف السفينة عن خط سيرها للقيام بالإنقاذ، ذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على الربان يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه، كما أن الأرواح البشرية لا يعادلها مال[2].

أما إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال فإن المساعدة تكون حسب قواعد هامبورغ وروتردام اختيارية، ومن ثم لا يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي ينتج عنها

1- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البندين ل، م من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

ل-إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها،

م-تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها».

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 291.

إلا إذا كانت التدابير التي اتخذها الربان معقولة، لأن إنقاذ الأموال تمليها اعتبارات مالية ابتغاء الحصول على المكافأة وليس اعتبارات إنسانية كما هو الحال في إنقاذ الأشخاص[1].

3-إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير

يصدر أحيانا أخطاء من الغير تتضرر أو تهلك بسببها البضائع محل عقد النقل البحري ولا يكون للناقل البحري أي سبب في هذا الضرر أو الهلاك مما يعفيه من المسؤولية.

أ-الحريق الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه

نصت المادة 803 البند ج من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ج-الحريق، إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل».

يفهم من هذه المادة أنه يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الحريق إذا لم يكن هو السبب في نشوبه.

أعفت بدورها المادة 4 الفقرة الثانية البند ب من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه، كما أن الإعفاء من المسؤولية يطبق أيضا على الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف عن هذه النار وكذلك الأضرار الناتجة عن المياه التي أطفئت بها هذه النار.

1- **أحمد محمود حسني،** عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 189.

وهذا ما أخذت بها قواعد هامبورغ لسنة 1978 إذ نصت في المادة 5 الفقرة الرابعة منها على ما يلي: « في حالة الحريق يكون الناقل مسؤولا بشرط أن يثبت المدعي أن النار قد نتجت عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه»[1].

يفهم من كل هذا أن الناقل البحري للبضائع لا يسأل عن هلاك أو تلف أو تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ بسبب حصول حريق في السفينة ما لم يكن سببه خطأ الناقل أو خطأ تابعيه أو إثبات المدعي أن خطأ الناقل أو إهماله أو خطأ وإهمال تابعيه كان السبب في عدم اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق والتخفيف من آثاره، وإلقاء عبء الإثبات على عاتق الشاحن أو المرسل إليه في هذه الحالة يتضمن إعفاء ضمني للناقل عن الضرر الناشئ من الحريق حتى يثبت المدعي ذلك، فالمسؤولية هنا تقوم على الخطأ الواجب الإثبات[2].

نلاحظ أن النصوص القانونية فرضت عبء الإثبات على المدعي (الشاحن، المرسل إليه) رغم صعوبته بسبب عدم وجود الشاحن وقت نشوب الحريق أو إخماده مستهدفة في ذلك توفير الحماية الملائمة للناقل باعتبار أن هذا الإعفاء نوع من الترضية للناقلين[3].

إلا أن قواعد روتردام ذهبت خلاف كل من اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ، حيث جعلت الناقل يعفى من المسؤولية عن نشوب الحريق دون أن تفرض ألا يكون للناقل يد في ذلك، وهذا بموجب نص المادة 17 الفقرة الثالثة البند و من قواعدها التي تنص على ما يلي:

« يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه

1- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 236.

2- **كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 93.

3- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، المرجع السابق، ص 199.

المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

و–نشوب حريق على السفينة».

ب–الأفعال المسببة من طرف الغير

يقصد بالغير كل شخص لا يكون المدعى عليه (أي الناقل البحري) مسؤولا عنه قانونا أو اتفاقا، فلا يعتبر من الغير إلا من كان أجنبيا عن المدعى عليه، وبالتالي لا يكون من الغير التابعون ومن في حكمهم بموجب المادة 136 ت.م.ج، حيث لا يعتبر التابع من الغير لأن المتبوع مسؤول قانونا عن أفعال تابعيه، وبالتالي فلا يمكن للمتبوع أن يدفع المسؤولية عن نفسه محتجا بأن الفعل الضار لم يصدر عنه بل صدر عن تابعه[1].

نص المشرع الجزائري في التقنين البحري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أخطاء الغير وذلك بموجب المادة 803 البندين ك، ل التي تنص على ما يلي:

« يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ك–الأفعال المسببة لحادث لا ينسب للناقل.

ل–أي سبب آخر لا يمكن أن يكون الناقل أو من ينوب عنه مسؤولا عنه وذلك عندما يقدم الناقل الدليل بأن الخطأ أو الضرر لم يكن سببه شخصيا أو بسبب مندوبيه، وأنهم لم يسهموا في الخسارة أو الضرر»، وهذا ما قضت به اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد

1– **محمد دمانة**، المرجع السابق، ص 44.

سندات الشحن لسنة 1924[1].

يفهم أنه إذا كان الغير هو السبب في إحداث الضرر للبضائع يكون وحده المسؤول عن ذلك، إلا أن هناك حالات أين يعود السبب في إحداث الضرر للبضائع إلى فعل الغير وفعل المضرور أي الناقل وهو ما يعرف بتعدد المسؤولين، ففي هذه الحالة يسأل كل واحد منهم عن الجزء من الضرر الذي تسبب فيه[2].

لا يلزم أن يقوم الناقل البحري في سبيل إعفائه من المسؤولية بإثبات السبب الصحيح للخسارة التي تعرضت لها البضائع، إذ لا يكفي إيضاح سبب الخسارة إنما يجب عليه أن يثبت أن الخسارة لم تكن راجعة إلى خطئه أو إهماله، إذ أن عبء إثبات ذلك يقع على عاتقه[3].

4-إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالبضائع

يعفى الناقل البحري من المسؤولية في بعض الحالات نتيجة البضاعة بحد ذاتها.

أ-العيب الذاتي أو الخفي أو الطبيعة الخاصة للبضائع

يقصد بالعيب الذاتي أو الخاص بالبضائع، أي سبب ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل من الناقل، كما لو كان الضرر الذي لحق البضائع ناشئ عن عدم تحملها الرحلة البحرية، فالناقل لا يسأل عن الضرر الذي أصاب البضائع،

1- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ف من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن:

ف-أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدمه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الإستفادة من هذا الإستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف».

2- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، المرجع السابق، ص 89.

3- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 249.

إذا كانت هذه البضائع تتلف نتيجة الحرارة أو البرودة أو التعرض للرطوبة، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبيا عن الناقل وتابعيه فلا يسأل عنه[1].

نص المشرع الجزائري في التقنين البحري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية جراء العيب الذاتي أو الخفي أو الطبيعة الخاصة للبضائع في المادة 803 البند ز كما يلي:

« يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ز-عيب خفي أو طبيعة خاصة أو عيب ذاتي للبضائع أو...»، وهذا ما ذهبت إليه كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[2]، وكذا قواعد روتردام لسنة 2009[3].

ب- نقص البضائع أثناء السفر (عجز الطريق)

نص التقنين البحري الجزائري على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية نتيجة نقص البضائع أثناء السفر في المادة 803 البند ز منه كما يلي: « يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الاضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

1- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، المرجع السابق، ص 89.

2- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند م من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن:

م-...أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفي أو طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها».

3- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البند ي من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

ي-...أو أي شكل آخر من الهلاك أو التلف من جراء خلل أو سمة أو عيب متأصل في البضائع».

ز-...أو نقص البضاعة أثناء السفر»، وهو ما ورد في نص المادة 4 الفقرة الثانية البند م من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وكذا المادة 17 الفقرة الثالثة البند ي من قواعد روتردام لسنة 2009.

يقصد بعجز الطريق أو نقص البضائع أثناء السفر، النقص الذي يلحق البضائع بسبب طبيعتها التي تتأثر بظروف نقلها، وذلك يحدث بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن أو تتبخر كالسوائل.

يرجع سبب إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن نقص البضائع أثناء السفر إلى التسامح الذي جرى به العرف البحري، لذلك يرجع إلى هذا العرف في ميناء الوصول لتحديد النقص الذي يتسامح فيه[1]، وذلك لمعرفة مدى إعفاء الناقل البحري أي بمعنى نسبة النقص المتسامح فيها.

ج-نقل الحيوانات الحية

استبعدت اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 من نطاق تطبيقها الحيوانات الحية استنادا إلى أنها تتعرض أثناء نقلها بحرا لمخاطر من نوع خاص تتعدى المخاطر البحرية التقليدية، فهذه الحيوانات لها طبيعتها المختلفة عن أية بضائع أخرى، كما أنها تتطلب عناية خاصة للمحافظة عليها[2].

على عكس اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، فقد أخضعت قواعد هامبورغ لسنة 1978 هذا النوع من النقل لأحكامها وأعفت الناقل من

1- **علي جمال الدين عوض**، القانون البحري، المرجع السابق، ص 291.

2- **محمد السيد الفقي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 364.

المسؤولية عن هلاك الحيوانات الحية أو إصابتها أو التأخير في تسليمها بالشروط التي أوردتها في المادة 5 الفقرة الخامسة منها[1].

يشترط لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة هلاك الحيوانات أو إصابتها بضرر، أن يثبت الناقل أن هذا الهلاك أو الضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، كنفوق الحيوانات بسبب إصابتها بدوار البحر، وقدر المشرع صعوبة الإثبات الملقى على عاتق الناقل فافترض أن هلاك الحيوانات أو ما أصباها من ضرر ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل إذا قام الناقل بتنفيذ تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات، على أنه يجوز للشاحن نفي هذه القرينة وإثبات وقوع خطأ من الناقل أو تابعيه أدى إلى وقوع الضرر[2].

5-إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالشاحن

تصدر أحيانا أخطاء من الشاحن تؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية وهي:

أ-خطأ الشاحن (عيب في حزم البضائع أو تعليمها)

يعتبر العيب في حزم البضائع أو تعليمها أمثلة عن خطأ الشاحن، فمن الطبيعي في هذه الحالات إعفاء الناقل من المسؤولية تطبيقا للقواعد العامة التي تقضي بعدم مسؤولية الشخص عن الضرر الناشئ عن خطأ من المضرور[3].

1- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، المرجع السابق، ص 92.

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...،المرجع السابق، ص ص 290، 291.

3- **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص ص 222، 223.

نصت المادة 803 البند ح من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

ح-أخطاء الشاحن، ولاسيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع».

وهو ما أوردته كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[1]، و قواعد روتردام 2009[2].

يفهم أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن عيب التغليف أو تعليم البضائع، كأن يكون التغليف أو تعليم البضائع غير كاف لحفظ البضائع وحمايتها من ضغط البضائع المجاورة ومن التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق[3].

ب-تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضائع

تنص المادة 810 ت.ب.ج على ما يلي: « لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المسبب للبضائع أو ما يتبعها إذا ارتكب الشاحن بتعمد تصريحا كاذبا بشأن نوعها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل».

1- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البندين ن، س من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن:

ن- عدم كفاية التغليف،

س- عدم كفاية أو إتقان العلامات».

2- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البند ك من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

ك- وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الشاحن أو لم تؤد نيابة عنه».

3- و**هيب الأسبر**، المرجع السابق، ص 223.

تشترط المادة 810 ت.ب.ج لتطبيق نظام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالة تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة عن البضائع، أن يكون البيان غير صحيح قد صدر عن عمد من الشاحن أي عن علم وبينة بعدم صحته، فإذا كان البيان غير الصحيح قد صدر عن حسن نية من طرف الشاحن فلا مجال لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية، وما على الناقل إلا إثبات عدم صحة البيان وسوء نية الشاحنين لكي يستفيد من إعفائه من المسؤولية[1].

6-إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية الناجمة عن الحوادث الاستثنائية

يحصل أثناء تنفيذ الناقل البحري لالتزاماته حوادث استثنائية مما يعرض البضائع إلى الهلاك أو التلف أو التأخر في وصولها إلى الميناء المقصود مما يجعل الناقل معفى من المسؤولية رغم وقوع التلف أو الهلاك أو التأخر في وصول البضائع إلى ميناء التفريغ في الوقت المتفق عليه.

أ- الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب

تنص المادة 803 البند و ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

و-الإضرابات وإغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب»، وهذا ما نصت عليه أيضا عليه المادة 4 الفقرة الثانية البند ي

1- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 289.

من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[1]، وهو ما ذهبت إليه قواعد روتردام لسنة 2009 في مادتها 17 الفقرة الثالثة البند هـ[2].

يفهم أن الناقل البحري للبضائع لا يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضائع المشحونة بسبب الإضراب أو ما يقابل به من إيصاد أبواب العمل أو ما يعترض العمل كليا أو جزئيا وعلى أي سبب آخر من وقف أو عائق[3].

لا يكفي لتخلص الناقل من مسؤوليته أن يحتج بالإضراب، ولكن لا بد له أيضا أن يثبت أن هذا الإضراب قد جعل تنفيذ التزامه مستحيلا، أما إذا كان الإضراب يؤدي إلى مجرد صعوبة في التنفيذ فلا ينجو الناقل من المسؤولية[4].

ب-القوة القاهرة

يقصد بالقوة القاهرة كل حادث لا يمكن توقعه وتفاديه ويترتب عليه استحالة التنفيذ، وإذا تخلف أحد هاذين الشرطين انتفت عن الحادث صفة القوة القاهرة[5]، ولتحقق ظرف القوة القاهرة يجب توفر الشروط التالية:

1- تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ي من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناشئ عن:

ي-الإضرابات عن العمل أو الإغلاق أو الإيقاف أو العوائق العارضة أثناء العمل لأي سبب سواء أكان كليا أو جزئيا».

2- تنص المادة 17 الفقرة الثالثة البند ك من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « يعفى الناقل أيضا من كامل مسؤوليته التي تقضي بها الفقرة 1 من هذه المادة أو جزء منها، إذا أثبت، بدلا من إثبات عدم ارتكابه خطأ جسيما تنص عليه الفقرة 2 من هذه المادة، أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر

هـ-الإضرابات أو إغلاق المنشآت في وجه العمال أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة».

3-**Hind ADIL,** Op.Cit, p 57.

4- **هشام فرعون**، المرجع السابق، ص 221.

5- أوردت المحكمة العليا تعريفا للقوة القاهرة بأنه حدث تسبب فيه قوة تفوق قوة الإنسان حيث لا يستطيع هذا الأخير دفعها بطابع عدم قدرة الإنسان توقعها، قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 11 جوان 1990، ملف رقم 65920، المجلة القضائية، عدد 2، 1991، ص 88.

-أن يكون الحادث غير متوقع الحصول، فإذا أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة، ويجب أن لا يكون الحادث غير مستطاع التوقع من جانب المدعى عليه فحسب بل من أشد الناس يقظة ومعرفة بالأمور.

-أن يكون الحادث غير ممكن دفعه[1].

-أن يجعل هذا الحادث تنفيذ الالتزام مستحيلا.

نصت المادة 803 البند هـ من ت.ب.ج على ما يلي: « يعفى الناقل البحري من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار ناشئة أو ناتجة مما يلي:

هـ-القوة القاهرة».

يعفى الناقل البحري من المسؤولية إذا استحال عليه تنفيذ التزامه المترتب عن عقد النقل البحري للبضائع إذا أثبت أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة، فلا يحكم عليه بأي تعويض[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 176 ت.م.ج كما يلي: « إذا استحال على المدين أن ينفذ الالتزام عينا، حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه»، وعليه فإن القوة القاهرة تقطع علاقة السببية بين فعل الناقل والضرر الذي أصاب

1- قضت المحكمة العليا في هذا الصدد بأنه لا يجب البحث فقط عما إذا كانت القوة القاهرة غير متوقعة، وإنما عما إذا لم يكن هناك في الإمكان التغلب على عواقبها، ومن ثم فإن القرار الذي اكتفى بالتأكيد على مبدأ القوة القاهرة ناتج عن العاصفة بدون البحث عن طابعها بعدم القدرة على توقع القوة القاهرة وبعدم القدرة على المقاومة ليتمكن من إثباتها بصفة قطعية يستوجب نقضه، قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 19 ماي 1991، ملف رقم 77660، المجلة القضائية عدد 3، 1993، ص 154.

2- **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص 220.

الشاحن، فضلا عن أنها تنقل عبء الإثبات على عاتق الناقل في أن الضرر لم يكن بفعله ولم يكن باستطاعته دفعه ولم يكن بإمكانه توقعه.

لا يترتب بناء على ذلك من وقوع القوة القاهرة إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية مباشرة، بل يجب عليه إثبات ذلك من جانبه حتى يتفادى تقرير مسؤوليته[1].

ح-إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي

تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ز من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

ز-إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي».

تشمل العبارات المذكورة في المادة أعلاه جميع الأعمال التي تصدر من أية سلطة عامة والتي تؤدي إلى عرقلة تنفيذ عقد النقل حتى ولو كان ذلك في وقت السلم، ومثال ذلك الأمر الذي يصدر بمنع تفريغ بضائع معينة أو حظر تصدير البضائع أو استرادها أو المصادرة[2].

أما الحجز القضائي فهو الذي يوقع على السفينة أو على البضائع تنفيذا لحكم قضائي، والحجز الحكومي كذلك هو العمل الذي يصدر عن السلطات الحكومية والتي يترتب عليه عرقلة تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، كحجز السفينة لعدم سداد رسوم الميناء أو لاقتضاء التعويض المستحق عليها جراء الأضرار التي سببتها لأحد الأرصفة المينائية أو

1- **نورة جبارة**، المرجع السابق، ص ص 134، 135.

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 239.

منع تفريغ حمولتها أو مصادرتها بما يترتب على ذلك من استحالة تنفيذ عقد النقل، بشرط أن لا تكون هذه الإجراءات بسبب خطأ الناقل أو تابعيه[1].

د-حوادث الحرب

يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية وفقا للمادة 4 الفقرة الثانية البند هـ من اتفاقية بروكسل عن حوادث الحرب كضرب الغواصات والسفن الحربية للسفن التجارية، والغارات الجوية على السفن التجارية أو إغتنام العدو للسفينة، أو إغتنام البضاعة المشحونة عليها بوصفها مملوكة للأعداء أو بوصفها مهربات حربية[2].

هـ-أعمال الأعداء العموميين

تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند و من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

و-أعمال الأعداء العموميين».

جاءت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 خالية من أي تعريف لأعمال الأعداء العموميين، وبعد مناقشة طويلة خلال الأعمال التحضيرية للاتفاقية جعل البعض يقرب المعنى إلى القرصنة، كما لا يجب الخلط في هذا الصدد بين السرقات التي تتم من قبل المتسللين إلى السفينة بطريقة غير شرعية فينهبون البضائع ويلقوا بها في البحر للاستيلاء عليها فيما بعد، وبين أعمال الأعداء العموميين الذي عرفهم كل من Smeeters et Winkelmolen

1- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 266.

2- **جبارة نورة**، المرجع السابق، ص 181.

بأنهم الأشخاص الذين يقومون بتكوين جمعية فيما بينهم الغرض منها الإعتداء على الأشخاص والأموال[1].

و-قيود الحجز الصحي

تنص المادة 4 الفقرة الثانية البند ح من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن:

ح-قيود الحجز الصحي».

يقصد بقيود الحجز الصحي الإجراءات التي تتخذها السلطات الصحية لمنح انتشار الأمراض المعدية والأوبئة، ولا تعتبر هذه القيود سببا للإعفاء إذا كانت معروفة للناقل وقت إبرام العقد، إلا أن معرفة قيود الحجز الصحي وقت ابرام العقد لا تحول دون تمتع الناقل بالإعفاء إذا كانت هذه القيود معروفة للشاحن الذي قبل أن تشحن بضاعته إلى ميناء تطبق فيه إجراءات صحية استثنائية تقديرا منه أن مثل هذه الإجراءات قد تنتهي قبل وصول البضائع[2].

ي-الفتن والاضطرابات الأهلية

يعفى الناقل البحري من المسؤولية وفقا للمادة 4 الفقرة الثانية البند ك من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 إذا كان الهلاك أو التلف الحاصل للبضائع ناتجا أو ناشئا عن الفتن والاضطرابات الأهلية.

1- **بوعلام خليل، «حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (القوة القاهرة) (في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924)»**، المجلة القضائية، 1، د.و.أ.ت، الجزائر، 2003، ص 127.

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 239.

تعتبر الفتن نوع من أنواع الاضطرابات الأهلية ويقصد بها إحداث الاضطرابات والفوضى بين الناس، أما الاضطرابات فهي عصيان الشعب لأغراض عامة حتى ولو لم يصل هذا العصيان لدرجة الثورة أو الحرب الأهلية، ولكي يستفيد الناقل من الإعفاء من المسؤولية لسبب الفتن أو الاضطرابات الأهلية عليه أن يثبت توافر مقومات القوة القاهرة فيها أنه لا يمكنه توقعها أو تفادي نتائجها[1].

م-القضاء والقدر

يعفى الناقل البحري من المسؤولية الناشئة عن القضاء والقدر طبقا لنص المادة 4 الفقرة الثانية البند د من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924.

يعتبر مصطلح القضاء والقدر ترجمة للاصطلاح الإنجليزي « **acte of God** »، بمعنى القوة القاهرة أو الحادث الجبري، ويشترط لاعتبار الحادث قضاء وقدرا توافر شرطين:

-أن لا يكون لإرادة الإنسان دخل في إحداثه.

-أن تعجز القوة البشرية عن تفادي النتائج المترتبة عليه مع استعمالها العناية المعقولة، وعلى الناقل إذا استند إلى هذا الإعفاء أن يثبت توافر الشرطين المذكورين[2].

1- **بوعلام خليل، «حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (القوة القاهرة)»** ، المرجع السابق، ص ص 129، 130.

2- **أحمد محمود حسني،** النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 239.

الفرع الثاني

تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يغطي التعويض كأصل طبقا للقواعد العامة مقدار الضرر اللاحق بالمضرور، بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيرا إلى وقوع حوادث بحرية وما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة.

ولا شك أن تحميل الناقل البحري بتعويض هذه الأضرار كاملة من شأنه التأثير سلبا على شركات النقل البحري، فكم من شركة ملاحية شهر إفلاسها بسبب التزامها بالتعويض الكامل للأضرار الناجمة عن حادث واحد[1]، مما أدى إلى ظهور مسألة تحديد مسؤولية الناقل البحري.

يعود السبب في تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع إلى اعتبارات هامة، منها أن التعويض كاملا بدا للناقلين عسيرا بسبب جهلهم محتويات الطرود المنقولة وقد تكون قيمتها كبيرة، كما يصعب للناقلين التأمين من مسؤوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات والقيمة، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تسهيلا لهذا التأمين، وتمكينا للناقلين من حساب احتمالاتهم وهو ما يفيد الشاحنين في نهاية الأمر وعلى الأجل الطويل إذ يجنبهم أعباء الأجور الباهضة التي يؤدي إليها الحكم بالتعويض الكامل[2].

1- **محمد السيد الفقى، «تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات»**، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 332.

2- **علي جمال الدين عوض، «التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي (حكم الاستئناف العليا في 21 مارس 1978)»**، مجلة الحقوق والشريعة، الكويت، 1978، ص 334.

فيقصد بالمسؤولية المحدودة للناقل البحري للبضائع تحديد حدا أعلى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل متى ترتبت عنه المسؤولية، فلا يجوز الزامه أكثر من ذلك ولو كانت الأضرار التي لحقت الشاحن جسيمة[1].

أولا: الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع

نتطرق إلى الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

1-الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

تنص المادة 805 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

وفي حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة

1- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 90.

أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين مليغراما ونصف من الذهب على تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم».

وضع التقنين البحري الجزائري شروط محددة لاستفادة الناقل البحري من حد أعلى للمسؤولية في حالة حدوث ضرر للبضائع يتمثل في حالة عدم تصريح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة، وكذا عدم تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة، فهنا الناقل البحري لا يعد مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى في حالة حدوث أضرار للبضائع محل النقل.

أ-الحد الأعلى للمسؤولية في حالة هلاك البضائع أو تلفها

لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق[1].

يقصد بالطرد كوحدة حسابية، البضائع المغلفة في صندوق أو جوال يحمل أرقاما وعلامات مميزة، فكل صندوق أو جوال يعتبر في هذه الحالة طردا، أما وحدة الشحن فهي

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 87.

وحدة خاصة بالبضائع التي تشحن صبا en vrac من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها أو كيلها كالأخشاب والفحم والبترول، فالمقصود إذن بوحدة الشحن الوزن أو المقاس أو الحجم أو الكيل التي تتخذ عادة أساسا لتحديد أجرة النقل سواء أكانت طنا متريا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا[1].

ب-الحد الأعلى للمسؤولية في حالة التأخر في تسليم البضائع

حدد التقنين البحري الجزائري الحد الأعلى لمسؤولية الناقل في حالة تأخره عن تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع حيث يلتزم بأن يعوض المضرور بمقدار يعادل مرتين ونصف أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة لكن دون أن يتجاوز هذا التعويض مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري، فالمشرع الجزائري لم يعتمد في تحديد التعويض في تأخر تسليم البضائع على ضابط الطرد أو الوزن أو وحدة شحن أخرى وإنما اعتمد على أجرة النقل[2].

ج-الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بحاوية

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في الفرض الذي تجمع فيه الطرود أو وحدات الشحن في الحاويات، هل تعتبر الحاوية التي يبلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا ومليئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي الناقل عن فقده تعويضا[3] لا يتجاوز 10.000 وحدة حسابية.

عالجت المادة 805 ت.ب.ج هذه المسألة كما يلي:

1- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 632.

2- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 233.

3- **محمد السيد الفقى**، **«تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات»**، المرجع السابق، ص 341.

في حالة استخدام حاوية أو أية أداة لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل، بمعنى أنه في حالة استخدام حاوية، فإن الحساب يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فهنا لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع، أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في وثيقة الشحن، وفي حالة تضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وثيقة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية، وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ملي غرام من الذهب، على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم[1].

2- الحد الأعلى لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

تعرضت الاتفاقيات الدولية إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع كما يلي:

أ-التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

جاء البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 والمبرم في 23 فيفري 1968 المعروف ببروتوكول لاهاي فسبي بإلغاء[2] الفقرة الخامسة من المادة 4 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 88.

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 272.

1924 المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري[1]، وأحل محلها نصا جديدا يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري وهو نص المادة 2 منه.

جعل نص المادة 2 البند أ من بروتوكول 1968 لاهاي فسبي التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري تقوم على أساس 10.000 فرنك بوانكاريه عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلو من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أيهما أكبر، وبديهي أنه إزاء أخذ النص بأي التحديدين كان أكبر فإن الخيار سيكون لصاحب الحق في البضاعة المطالب بالتعويض إذ أن الخيار مقرر لصالحه.

تعرض البند ب من نفس البروتوكول إلى كيفية احتساب التعويض فقرر أن يحسب المبلغ الإجمالي المستحق على أساس قيمة البضائع في المكان والزمان اللذين أفرغت فيهما من السفينة أو اللذين كان ينبغي تفريغهما فيهما، ثم أضاف مقررا لتحديد قيمة البضائع طبقا لسعر السلعة في البورصة فإن لم يوجد فطبقا للسعر الجاري في السوق، فإن لم يوجد لا هذا ولا ذاك يرجع إلى القيمة العادية لبضائع من ذات النوع والصنف[2].

1- تنص المادة 4 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي :
« لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها، وبمبلغ يزيد على مائة جنيه إنجليزي عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد بعملة أخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان دون في سند الشحن.

ويعتبر هذا البيان الوارد بهذه الكيفية في سند الشحن قرينة يجوز إثبات عكسها ولكنها لا تقيد الناقل الذي له أن ينازع فيها.

ويجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل الاتفاق مع الشاحن على تعيين حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة على شرط أن لا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ السابق ذكره.

يسأل الناقل أو السفينة في أية حالة عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن البضاعة أو قيمتها في سند الشحن».

2- **أحمد محمود حسني**، النقل الدولي البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 288، 289.

اعتمد بروتوكول 1968 لاهاي فسبي ضابط لتقدير تحديد مسؤولية الناقل البحري الطرد أو الوحدة أو الوزن معا أيُّ الحدين أعلى وجعل الفرنك هو وحدة الحساب، والفرنك هنا هو الفرنك بوانكاري ويعتبر وحدة نقدية مصطنعة تحتوي على خمسة وستين فاصل خمسة مليغرام من الذهب عيار 900 من الألف[1].

تضمن بروتوكول لاهاي فسبي 1968 إضافة إلى ذلك التعامل مع الحاويات وتم اعتبار الحاوية المقدمة من الناقل على أساس أنها من ملحقات السفينة، أي أن سعتها تضاف إلى سعة السفينة فإذا كانت تحتوي على مائة طرد تحتسب الخسارة على أنها مائة طرد، أما إذا كانت مقدمة من الشاحن فتحتسب الخسارة بما تحتويه من طرود على أنها طرد واحد.

قرر صندوق النقد الدولي إلغاء ارتباط الذهب بالعملة الوطنية لعدم استقرار القوة الشرائية للفرنك الفرنسي مما دفع إلى إجراء تعديل لاحق على قواعد لاهاي فسبي لسنة 1968 وتم الخروج بقواعد لاهاي فيسبي 1979 الذي اعتمد وحدة حقوق السحب الخاصة كمعيار ووحدة قياس لتحويل العملات الوطنية على اختلاف أنواعها[2].

جاء وفقا لذلك بروتوكول لاهاي فسبي 1979 بتعديل جزئي فاستبدل الفرنك بوانكاري المنصوص عليه في بروتكول لاهاي فسبي 1968 بحقوق السحب الخاصة لصندوق النقد الدولي لتحديد مسؤولية الناقل البحري فأصبحت حدود المسؤولية 666,67 وحدة من حقوق

1- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص 249.

2- **محمود محمد عبابنة**، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 115.

السحب الخاصة على كل طرد أو وحدة أو وحدتين من حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أيُّ الحدين أعلى[1].

ب-التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورغ لسنة 1978

نظمت قواعد هامبورغ لسنة 1978 تحديد مسؤولية الناقل البحري، وجعلت هذا التحديد يسري على حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها مهما كان أساس الدعوى، سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية، وهذا الحكم تضمنته المادة 6 الفقرة الأولى من قواعدها[2].

تحدد مسؤولية الناقل البحري طبقا للمادة 6 الفقرة الأولى البند أ، ب، ج من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 على هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة أيُّ المبلغين أكبر.

أما بالنسبة لتحديد مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضاعة فإنه يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل، ولا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى، الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك الكلي للبضائع[3].

1- **Innocent Fetze KAMDEM, « la responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique »,** Op.Cit, p 704.

2- **عادل علي المقدادي**، المرجع السابق، الطبعة الخامسة، ص 149.

3- **محمد السيد الفقى**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 373.

يتضح أن قواعد هامبورغ تقيس الحد الأقصى للتعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع على أساسين، أحدهما عدد الطرود أو وحدات الشحن والآخر على الوزن الإجمالي للبضاعة، على ألا يعتد القاضي إلا بالحد الأعلى الذي يتحدد على الأساسين المتقدمين[1].

أما في حالة التأخير في تسليم البضائع فلم تعاملها قواعد هامبورغ معاملة الهلاك أو التلف الذي يحصل للبضاعة من حيث الحد الأقصى للتعويض من المسؤولية، حيث تربط الاتفاقية الدولية بين تحديد التعويض عن التأخير والأجرة المستحقة عن البضائع المنقولة، إذ أن تحديد الحد الأقصى للتعويض عن التأخير يكون بمرتين ونصف الأجرة المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، وبشرط عدم تجاوز مبلغ التعويض لمجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع[2].

يمكن أن تشحن البضائع في حاويات، فإذا كانت البضاعة مشحونة في مستوعبات أو حاويات، فقد نصت المادة 6 الفقرة الثانية من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على أن كل طرد أو وحدة شحن تعتبر مستقلة إذا كان عددها مذكورا في سند الشحن، فإن لم تكن مذكورة كانت الحاوية بأكملها معتبرة وحدة واحدة، فإذا هلكت الحاوية ذاتها أو تلفت فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة إذا كانت غير مملوكة للناقل أو غير مقدمة منه، أي إذا كانت مقدمة من الشاحن سواء كانت مملوكة له أو غير مملوكة له[3].

يعني مما تقدم أنه يتعين الإعتداد بما تسلمه الناقل فعلا، فإذا كانت الحاوية تحتوي على 30 طرد فإن الناقل إذا كان قد تسلم هذا العدد من الطرود وفق الثابت في بيانات سند الشحن فإنه يلتزم إذا ما هلكت الحاوية أو تلفت وكانت مملوكة للشاحن أو مقدمة منه

1- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 299.

2- **جلال وفاء محمدين**، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995، ص ص 57، 58.

3- **علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 640.

بتعويض يعادل 31 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن عدد الطرود التي داخل الحاوية والتي تبلغ 30 طردا والحاوية ذاتها باعتبارها طردا.

أما إذا لم يتسلم الناقل إلا الحاوية ذاتها فإن مسؤوليته تقف عند التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد باعتبار أن ثمة هلاك أو تلف لطرد واحد هو الحاوية، والعبرة ليست بما إذا كان وضع الطرود داخل الحاوية قد حصل بواسطة الناقل أو الشاحن وإنما بما يتضمنه سند الشحن ذاته تحديدا لعدد الطرود وتعيينا لها[1].

اتبعت قواعد هامبورغ لسنة 1978 في حساب التعويض عن المسؤولية المحدودة حقوق السحب الخاصة وفقا لمادتها 26 الفقرة الأولى، وهي العملة المعتبرة الآن الأكثر استخداما في المعاملات الدولية وقد أخذتها من بروتوكول سنة 1979 لاهاي فسبي المعدل لاتفاقية بروكسل كمعيار لتحديد مسؤولية الناقل البحري[2] وتقضي المادة 26 الفقرة الأولى المشار إليها بتحويل مبالغ التعويض إلى العملة الوطنية لدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ صدور الحكم بالتعويض أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف[3]، وفيما يتعلق بكيفية إجراء تحويل وحدات السحب الخاصة إلى العملات الوطنية ميزت الاتفاقية بين ثلاث مجموعات من الدول.

المجموعة الأولى: تتكون من مجموعة الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، وتحتسب قيمة العملة الوطنية لتلك الدولة بالقياس إلى حق السحب الخاص تبعا لطريقة التقييم التي يتبعها صندوق النقد الدولي والتي تكون مطبقة في التاريخ الذي يتم فيه التحويل.

1- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، المرجع السابق، ص ص 112، 113.

2- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، المرجع السابق، ص 200.

3- **هاني دويدار**، المرجع السابق، ص 299.

المجموعة الثانية: تتكون من مجموعة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي ويسمح نظامها النقدي حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب العملة الوطنية لهذه المجموعة من الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا للطريقة التي تحددها كل دولة بشرط أن يبلغ التقدير نفس المبلغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية[1].

المجموعة الثالثة: تتكون من الدول المتعاقدة وغير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تجيز أنظمتها النقدية حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص فيحسب الحد الأقصى للتعويض بالنسبة لهذه الدول على النحو التالي[2]:

يحسب الحد الأقصى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو الوحدة بمبلغ يعادل 12,500 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن، وفي حالة التقدير على أساس الوزن يحسب الحد الأقصى للتعويض بمبلغ يعادل 37,5 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة، وتحول هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية في كل دولة وفقا لأحكام تشريعها الداخلي بشرط أن يبلغ التقدير بقدر المستطاع نفس المبالغ المعبر عنها في الاتفاقية بالوحدات الحسابية[3].

ج- التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد روتردام 2009

فرقت قواعد روتردام بين المسؤولية عن الهلاك أو التلف من جهة، والمسؤولية عن التأخير من جهة أخرى، ففيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الهلاك أو التلف وضعت قواعد روتردام ضابطا مزدوجا، هو التحديد على أساس وحدة الشحن أو الطرد بـ 875 وحدة

1- **سعيد يحي**، المرجع السابق، ص ص54، 55.

2- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، المرجع السابق، ص 202.

3- **سعيد يحى**، المرجع السابق، ص 55.

حسابية عن كل طرد هلك أو تلف، والتحديد على أساس الوزن بـ 3 وحدات حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت على أن يأخذ بأعلى الحدين[1]، وهذا وفقا لنص المادة 95 الفقرة الأولى من قواعدها[2].

أما المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر فهي محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، ولا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه عن الحد المقرر في حالة الهلاك الكلي للبضائع طبقا للمادة 60 من قواعدها، وبالتالي خالفت قواعد روتردام اتفاقيات النقل البحري الأخرى في حدود مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو الكيلوغرام، وكذلك في شأن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير[3].

ثانيا: الحالات المستثناة من تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر تحديد مسؤولية الناقل البحري للبضائع حق يتمتع به الناقل وفقا للتقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، إلا أن هناك حالات في حالة تحققها لا يمكن للناقل البحري الاستفادة من هذا التحديد والتي نتعرض إليها.

أ-التصريح بنوع البضائع وقيمتها

1- حددت قواعد روتردام مسؤولية الناقل البحري على أساس وحدة الشحن بـ 875 وحدة حسابية أي بزيادة 40 وحدة حسابية عما حددته قواعد هامبورغ لسنة 1978، أما على أساس الوزن فزيادة بـ 0,5 وحدة حسابية على قواعد هامبورغ، **مراد بسعيد**، «**قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي**»، المرجع السابق، ص 37.

2- تنص المادة 59 الفقرة الأولى من قواعد روتردام 2009 على ما يلي: « رهنا بأحكام المادة 60 والفقرة الأولى من المادة 61، تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع، أيُّ المبلغين كان أكبر، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد، أو عندما يكون الناقل والشاحن قد اتفقا على مبلغ أعلى من مقدار حد المسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقية».

3- **مراد بسعيد**، «**قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي**»، المرجع السابق، ص ص 37، 38

يلتزم الناقل البحري بتعويض الشاحن عن أي ضرر يصيب البضائع من هلاك أو تلف أو تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ، ويلتزم بأداء التعويض الكامل لقيمة البضائع، وذلك عندما يصرح صاحب البضائع قبل شحنها على ظهر السفينة بنوع البضائع وقيمتها[1]، وهذا ما يفهم من نص المادة 805 ت.ب.ج المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 2 البند أ من بروتوكول لاهاي فسبي 1968 الذي عدل المادة 4 الفقرة الخامسة من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 التي تنص على ما يلي: «... وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأثبت ذلك في سند الشحن»، وهو ما أوردته قواعد روتردام لسنة 2009 في مادتها 59 الفقرة الأولى[3].

يحرم الناقل البحري من تحديد المسؤولية التي يقررها القانون في حالة تقديم بيان عن نوع وقيمة البضائع في سند الشحن، وحتى ينتج هذا البيان أثره يتعين على الشاحن أن يتقدم قبل الشحن بتصريح عن طبيعة البضائع وقيمتها على أن يكون بيانا محددا وواضحا حتى يسهل على الناقل بذل العناية اللازمة للمحافظة على البضائع حسبما تتطلبها طبيعتها سواء من حيث المناولة أو المكان الذي ستوضع فيه، وأن هذا التصريح هو الذي سيمكن الناقل من إعداد المكان المناسب للبضائع على ظهر السفينة واقتضاء أجرة النقل المناسبة[4].

1- **عادل علي المقدادي**، المرجع السابق، الطبعة الثانية، ص 146.

2- تنص المادة 805 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة...».

3- تنص المادة 59 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «...، إلا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد،...».

4- **أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري...، المرجع السابق، ص 133.

إلا أن هذا التصريح لا ينتج أثره إلا إذا دون في وثيقة الشحن ومعنى ذلك أن التصريح الشفوي بقيمة ونوع البضائع لا ينفع وبالتالي فإنه لا يفيد الناقل في تحديد المسؤولية[1].

يلاحظ أن التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية إمعانا في حماية الشاحن قد أتاحت له المطالبة بالتعويض عن قيمة البضائع كما أعلنها الشاحن في سند الشحن، وليس فقط على أساس قيمتها الحقيقية، إذ قد تكون للشاحن مصلحة في إعلان قيمة البضائع بأعلى من قيمتها الحقيقية لاسيما إذا كانت هذه البضائع أو الأشياء المشحونة تمثل له بجانب قيمتها المادية قيمة معنوية أيضا، ومن ثم فإن الناقل البحري لا يلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية أو الفعلية للبضائع، وإنما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة في وثيقة الشحن، ولو كانت الأخيرة أعلى من القيمة الحقيقية[2].

ب-سوء السلوك الإرادي للناقل

تنص المادة 809 ت.ب.ج على ما يلي: « لا يحق للناقل الإستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر اللاحقة بالبضاعة نتج عن عمل أو إهمال من قبل الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح».

كما تقضي المادة 2 البند هـ من بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على أن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو إهمال صدر من الناقل بقصد إحداث الضرر أو عن رعونة منه مع علمه بإحداث الضرر[3]، وهو ما تضمنته أيضا قواعد هامبورغ

1- **لطيف جبر كوماني**، المرجع السابق، ص 133.

2- **جلال وفاء محمدين**، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص ص 67، 68.

3- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 281.

في مادتها 8 الفقرة الأولى بحيث يسقط وفقها حق الناقل في التمسك من تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نشأ عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه بقصد التسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير[1]، وهو ما تعرضت له بدورها قواعد روتردام لسنة 2009 في مادتها 61 الفقرة الأولى[2].

يفهم من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية أن سوء السلوك الإرادي للناقل البحري يشمل الغش أي العمد وكذا عدم الاكتراث الصادر منه.

ب-1-الغش أو العمد

تقوم المسؤولية المحدودة على توزيع مخاطر النقل البحري بين الشاحن والناقل البحري، وأن مثل هذه المسؤولية هي ثمرة من ثمرات هذا التوزيع، فإنها بذلك تعتبر ميزة للناقل البحري منحت له لتخفيف عبء المسؤولية الملقاة على عاتقه، غير أن الناقل البحري الذي يرتكب غشا أو يتعمد إحداث الضرر فإنه يخل بالتوازن العقدي الذي تقررت المسؤولية المحدودة من أجله، لذا يصبح هذا الناقل غير جدير بهذه الميزة والرعاية[3]، فيكون بذلك مسؤول مسؤولية مطلقة.

ب-2- عدم الاكتراث

1- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، المرجع السابق، ص 200.

2- تنص المادة 61 الفقرة الأولى من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: « لا يجوز للناقل ولا لأي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية حسبما تنص عليه المادة 59، أو حسبما ينص عليه عقد النقل إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية تعزى إلى فعل أو إغفال شخصي من جانب الشخص المطالب بحق في الحد من المسؤولية ارتكب بقصد إحداث تلك الخسارة أو عن استهتار وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة».

3- **عبد الرحمن ملزي**، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2007، ص 222.

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم الناقل بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن يترتب عن فعله أو امتناعه الإرادي هلاك أو تلف البضائع محل عقد النقل أو تأخير وصولها ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أو الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فعدم الاكتراث ينطوي على عنصرين:

العنصر الأول: أن تنصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فإنه لا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل البحري التمسك بمسؤوليته المحدودة[1].

العنصر الثاني: أن يكون الناقل البحري أثناء لحظة إتيان الفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال حدوث هلاك أو تلف أو تأخير تسليم البضائع محل عقد النقل كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع، بل أكثر من هذا فإن عدم الإكتراث يتحقق في الحالة التي يجب فيها على الناقل أن يعي احتمال حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير كأثر يترتب على الفعل أو الامتناع الذي يصدر عنه.

يظهر بذلك فيصل التفرقة بين العمد وعدم الإكتراث، يتحصل في أنه في حالة العمد يعلم الناقل على وجه أكيد أن من شأن فعله أو امتناعه حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير، أما في حالة عدم الاكتراث فإن الناقل إنما يعلم أو يجب عليه أن يعلم باحتمال حدوث الضرر وفقا لمجريات الأمور[2].

ثالثا: المستفيدون من تحديد المسؤولية

لا يستفيد الناقل البحري للبضائع لوحده من ميزة التحديد القانوني للمسؤولية التي أوردها كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، وإنما تناولت أشخاص آخرين

1- **كمال حمدي**، القانون البحري...، المرجع السابق، ص 644.

2- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978...، المرجع السابق، ص 123.

يسري عليهم التحديد القانوني للمسؤولية، حيث نصت المادة 814 ت.ب.ج على ما يلي: « إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالإستثناء لأحكام هذا الفصل»، وهذا ما أقرته الاتفاقيات الدولية بدورها.

يرجع السبب في تقرير هذا الحكم أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ينشأ عادة عن خطأ من تابعي الناقل الذين لا تربطهم بالشاحن أو المرسل إليهم أيه علاقة تعاقدية، وقد يعمد هذا الأخير إلى إقامة الدعوى على التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، فلا يستطيع التابع تحديد مسؤوليته ويحكم عليه بتعويض كامل يتحمله الناقل في النهاية بصفته متبوعا مسؤولا عن أعمال تابعه ومن ثم تقرر إفادة تابعي الناقل من تحديد المسؤولية المقررة للناقل[1].

المبحث الثاني

فض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يحدث أن لا ينفذ الناقل البحري التزاماته الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع الذي أبرمه مع الشاحن على أحسن وجه فيحدث هلاك للبضائع أو تلفها أو التأخير في وصولها إلى ميناء التفريغ.

ينتج عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في حالة وصولها إلى ميناء التفريغ أن يقوم صاحب الحق في البضائع إلى إيجاد حل لنزاع مسؤولية الناقل البحري للبضائع وذلك من أجل حصوله على تعويض عن الخسائر التي لحقته، ويكون ذلك إما عن طريق اللجوء

1- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 302.

إلى القضاء العادي عن طريق دعوى قضائية (**المطلب الأول**)، أو اللجوء إلى التحكيم من أجل فض نزاع مسؤولية الناقل البحري للبضائع (**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

الدعوى القضائية الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع

ينجم عن إخلال الناقل البحري لالتزاماته الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع قيام مسؤوليته، مما يؤدي بصاحب الحق في البضائع إلى مقاضاته عن طريق اللجوء إلى القضاء للحصول على تعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، مما يجعلنا يجب معرفة أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع (**الفرع الأول**)، ثم إلى إجراءات رفع الدعوى القضائية الناجمة عن مسؤولية الناقل البحري للبضائع (**الفرع الثاني**).

الفرع الأول

أطراف دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يتحدد الحق برفع دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري للبضائع بالشخص الذي له صلة بالعقد موضوع النزاع وهو الطرف الدائن ويتمثل في المدعي في دعوى المسؤولية (**أولا**)، وترفع هذه الدعوى ضد المدين بالالتزام المتمثل في الناقل البحري وهو المدعى عليه في دعوى المسؤولية (**ثانيا**).

أولا: المدعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يشمل المدعي في دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري كل صاحب حق في البضاعة الذي لحقه ضرر بسبب هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها له، وبذلك فإن صاحب الحق في رفع الدعوى قد يشمل الحائز الشرعي لسند الشحن (المرسل إليه)، أو الشاحن، أو

المؤمن إذا قام الشاحن أو المرسل إليه أوالشاحن بالتأمين على البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع وحصل على تعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع من المؤمن.

1-المرسل إليه:

يتم إبرام عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل، فمن المقرر قانونا أن العقد شريعة المتعاقدين وفقا للمادة 106 ت.م.ج[1]، فإذا ما أبرم العقد مستوفيا لكل أركانه وشروط صحته انصرفت آثاره إلى المتعاقدين دون أن تمتد إلى غيرهما وهو ما يسمى بمبدأ نسبية العقود، فعقد النقل البحري يبرم أساسا بين الناقل البحري والشاحن، فإذا كانت البضائع مرسلة لنفس الشاحن أو لممثله فلا صعوبة في الأمر، إذ يستمد الشاحن حقه في المطالبة بالبضائع أو المطالبة بالتعويض من عقد النقل ذاته الذي كان طرفا فيه.

أما إذا كان المرسل إليه شخصا آخر غير الشاحن فقد انعقد الإجماع فقها وقضاء على أن المرسل إليه لا يطالب بالبضائع مستعملا حق الشاحن أو بوصفه وكيلا عنه، بل أن له حقا مباشرا قبل الناقل يستطيع أن يطالبه بوفائه باسمه الخاص، بيد أن الإجماع إذا كان قد انعقد على الاعتراف للمرسل إليه بحق خاص مباشر قبل الناقل، إلا أن الآراء قد تعددت مع ذلك في الأساس القانوني لهذا الحق[2].

فذهب البعض إلى أن عقد النقل البحري للبضائع يتضمن من جانب الشاحن اشتراطا لمصلحة المرسل إليه إذ تشكل هذه الحالة استثناء على مبدأ نسبية العقود، وإن كانت اتجاهات حديثة لا ترى في ذلك أي استثناء وسندهم في ذلك أنه تتوافر في المنتفع نية

1- تنص المادة 106 ت.م.ج على ما يلي: « **العقد شريعة المتعاقدين، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين، أو للأسباب التي يقررها القانون**».

2- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 274.

الالتزام بالعقد المبرم مع توافر شرط المصلحة، وذلك يجعل المنتفع بمثابة الطرف في العلاقة العقدية الأصلية وبالتالي يعد ذلك استثناء[1] .

وذهب البعض الآخر إلى أن المرسل إليه خلف خاص للشاحن بصفته مشتريا للبضائع، ذلك أنه لما كان الشاحن قد أبرم عقد نقل يتعلق بالبضاعة التي باعها فإن المرسل إليه (المشتري) يؤول إليه ما يرتبه هذا العقد من حقوق وواجبات.

وهناك من يؤسس حق المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع على أساس النيابة الناقصة، فالشاحن في تعاقده مع الناقل يعد نائبا عن المرسل إليه غير أن هذه النيابة ليست كاملة وإنما هي ناقصة، فيظل الشاحن طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في ذات العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل[2].

يؤدي الأخذ بهذا الموقف إلى عدم امكانية تغيير المستفيد من سند الشحن باعتبار أن الحقوق والالتزامات التي يتضمنها هذا العقد لا تخص إلا شخص محددا هو الأصيل، وهذا يتعارض مع ما هو مقرر في إمكانية تداول سند الشحن وانتقاله بين أكثر من مستفيد مما يصعب معه افتراض نيابة الشاحن عن الحامل الذي يتقدم للربان والذي يكون في الغالب شخص آخر غير المرسل إليه الذي كان الشاحن قد تعاقد لحسابه عند ابرام عقد النقل[3].

ذهب البعض الآخر إلى أن عقد النقل البحري للبضائع هو ثلاثي الأطراف يضم الناقل والشاحن والمرسل إليه، وأن المرسل إليه يعتبر طرف في هذا العقد منذ ابرامه استثناء من قاعدة نسبية أثر العقد وهو استثناء تبرره الوظيفة الاقتصادية لعقد النقل[4].

1- **عدلي أمير خالد**، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري...، المرجع السابق، ص 74.

2- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص43.

3- **عباس مصطفى المصري**، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 101.

4- **مصطفى كمال طه**، القانون البحري الجديد...، المرجع السابق، ص 275.

يعتبر الأستاذ روديير أول من نادى بنظرية العقد ثلاثة أشخاص (ثلاثي الأطراف) في مادة النقل، حيث يورد أن عقد النقل عقد يتم بين ثلاثة أشخاص وأنه من البداية المرسل (الشاحن) والناقل والمرسل إليه أطراف فيه، الأولان يظهران مباشرة ويعرفان حالا في حين أن الشخصية الثالثة للعقد يمكن أن تبقى بعض الوقت غامضة وغير معروفة للناقل، إذ طبيعة عقد النقل والوظيفة الاقتصادية التي يحققها تدعو إلى الاعتراف بانضمام هذه الشخصية الثالثة إلى العقد الذي أنشئ بين المرسل (الشاحن) والناقل وأن المرسل إليه يستمد حقه في حماية مصالحه من ذات عقد النقل.

كما يرى اتجاه آخر أن حيازة المرسل إليه لسند الشحن هو الذي يخوله الحق في البضائع، باعتبار أن سند الشحن يمثل البضاعة وحامل ذلك السند له حيازة البضائع أو بالأحرى الحيازة الرمزية للبضائع، ومن ثم تعتبر حيازة المرسل إليه لسند الشحن هي أساس حقوقه والتزاماته الواردة بالسند وأساس حقه المباشر قبل الناقل.

لم تسلم أي من هذه الإتجاهات من النقد، ولكنه يبقى أن للمرسل إليه وفي جميع الأحوال حق في رجوع تعاقدي على الناقل وهو حق يستند إلى سند الشحن ذاته[1].

2-الشاحن:

لم يعرف التقنين البحري الجزائري الشاحن ولم تتناوله اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، إلا أن اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 نصت في مادتها 1 الفقرة الثالثة على ما يلي:« يراد بمصطلح الشاحن كل شخص أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد نقل البضائع بحرا مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء تم ذلك التسليم

1- **كمال حمدي**، عقد الشحن والتفريغ...، المرجع السابق، ص 44.

بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه وكانت تلك تتعلق بعقد النقل البحري»، ولقد عرفت قواعد روتردام لسنة 2009 الشاحن بأنه الذي يبرم عقد النقل مع الناقل[1].

يعتبر الشاحن طرفا في عقد النقل البحري للبضائع وبذلك فهو يتضرر في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو وصولها متأخرة إلى ميناء الوصول، وبالتالي يكون هو صاحب الحق الأصلي في الرجوع على الناقل البحري بدعوى المسؤولية رغم تعيينه في سند الشحن اسم الشخص المرسل إليه البضاعة، فإنه لا يفقد بذلك صفة الإدعاء على الناقل[2].

فالشاحن هو من يتولى إبرام عقد النقل البحري مع الناقل في ميناء الشحن المتفق عليه ويكون محل هذا العقد نقل بضائع معينة ومحددة في سند الشحن من أجل نقلها عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر يتم الاتفاق عليه في العقد، ولا جدال في أنه صاحب المصلحة الأولى في حسن إنجاز عملية النقل، وبالتالي صاحب الحق الأصيل في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية في حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة أثناء وجودها في عهدة الناقل البحري.

يمكن للشاحن الرجوع على الناقل البحري للبضائع في كل الأحوال سواء كان هو الذي تسلم البضائع في ميناء الوصول أو شخص آخر (المرسل إليه) ما دام بيده ما يثبت هذه البضائع (سند الشحن) ولم تنتقل إلى شخص آخر[3].

3-المؤمن

1- تنص المادة 1 الفقرة الثامنة من قواعد روتردام لسنة 2009 على ما يلي: «**(الشاحن)، يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل**».

2- **وهيب الأسبر**، المرجع السابق، ص ص 238، 239.

3- **بوعلام خليل، «إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقيات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978»**، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، 2008، ص 57.

يعتبر المؤمن الشخص المتعاقد الذي يأخذ على عاتقه تعويض المؤمن له عن الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه نتيجة حدوث الخطر المؤمن منه، ورغم أنه لا علاقة للمؤمن بعقد النقل البحري إلا أنه يمكنه الرجوع على الناقل البحري الذي كان سببا في الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع، وذلك بناء على عقد التأمين المبرم بين المؤمن والمرسل إليه كمؤمن له صاحب الحق في البضائع.

تفرض دعوى رجوع المؤمن حصول أضرار للمؤمن له (المرسل إليه)، فإذا تم تعويضه من قبل المؤمن يفقد مصلحته في الدعوى ضد الناقل[1].

يجب لتمكين المؤمن من إقامة الدعوى بمواجهة الناقل القيام بإجراء الحلول القانوني محل المرسل إليه الذي يملك الحق بتحويل الحقوق التي يملكها في الشيء المؤمن عليه إلى شركة التأمين، ولا يتم الحلول إلا بعد إجراء التسوية ودفع مبلغ التعويض للمرسل إليه (المؤمن له)، حيث يتحصل المؤمن على إقرار تنازل وإبراء ذمة وعقد إنابة موقع من المؤمن له.

يقوم المؤمن بعد ذلك وبناء على اتفاق الحلول مع المرسل إليه (المؤمن له) بإقامة الدعوى على الناقل لاسترداد ما دفعه للمرسل إليه[2].

ثانيا: المدعى عليه في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يعتبر الناقل البحري المتعاقد هو المدعى عليه بصفة أساسية في دعوى المسؤولية، ويمكن في حالة النقل المتتابع رفع الدعوى على الناقل الفعلي.

1-الناقل المتعاقد

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 133.

2- **محمود محمد عبابنة**، المرجع السابق، ص 165.

يعد الناقل البحري المتعاقد الناقل البحري الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، ويكتسب الناقل تلك الصفة من واقع اتفاقه مع الشاحن على النقل بغض النظر عما إذا قام هو بعملية النقل أو كلف ناقلا آخر بإنجازها، ويترتب على ذلك أن يكون اسم الناقل المتعاقد مذكورا في سند الشحن وبالتالي يكون مسؤولا في مواجهة الغير[1].

يعتبر الناقل المتعاقد في القانون البحري الجزائري ذو صفة في مواجهة المدعي بالتعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة المنقولة خلال المسافة التي تقطعها لحين وصولها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني، وهو ما يفهم من نص المادة 765 ت.ب.ج التي تنص على ما يلي: « إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة نقل مباشرة، يلتزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني».

يفهم أنه يجوز للمدعي بالتعويض في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة أن يرجع على الناقل الذي تعاقد معه أصلا ولا يعنيه إذا كان هو الذي قام بالنقل أم ناقل آخر سواء في كل المسافة أو جزء منها[2].

2-الناقل الفعلي

يقصد بالناقل الفعلي الناقل الذي يعهد إلى الناقل المتعاقد بتنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها فقط، فالناقل الفعلي لا تربطه أية علاقة تعاقدية مع الشاحن وإنما تربطه علاقة تعاقدية مع الناقل المتعاقد، فالناقل الفعلي هو الذي يتعهد بالتنفيذ المادي والفعلي لعملية

1- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 127.

2- **بوعلام خليل**، «**إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقيات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978**»، المرجع السابق، ص 60.

النقل المتفق عليها بين الشاحن والناقل المتعاقد وسواء كان التعهد كليا أو جزئيا في بعض مراحل النقل[1].

يجوز للشاحن أن يرجع على الناقل المتعاقد أو على الناقل الفعلي أو كلاهما في آن واحد للمطالبة بالتعويض وهما متضامنين فيما بينهم في تسديد قيمة المطالبة وفقا لنص المادة 765 ت.ب.ج[2].

يتحمل الناقل المتعاقد المسؤولية كلها عن تعويض الشاحن أو المرسل إليه عما أصاب البضاعة من أضرار إذا قام بتنفيذ عملية النقل كلية، أما إذا قام بتنفيذ جزء فقط من عملية النقل فتكون مسؤوليته فقط عن الأضرار التي أصابت البضاعة خلال هذه المرحلة بالذات، أما الأضرار التي حدثت خلال مرحلة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة له فيكون المسؤول عنها من كانت البضائع في عهدته أثناء حدوث الضرر[3].

الفرع الثاني

إجراءات دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يجب على رافع دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع احترام بعض الإجراءات القانونية التي تستلزمها هذه الدعوى من تبليغ الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع أو

1- **سوزان علي حسن**، المرجع السابق، ص 127.

2- تنص المادة 765 ت.ب.ج على ما يلي: « إن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني. ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة».

3- **بوعلام خليل**، «**إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقيات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978**»، المرجع السابق، ص 60.

تأخر وصولها إلى ميناء التفريغ **(أولا)**، أو من حيث احترام الاختصاص القضائي **(ثانيا)**، وأخيرا يستلزم رفع هذه الدعوى قبل تقادمها **(ثالثا)**.

أولا: الإخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

فرض التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية على المدعي قبل اللجوء إلى القضاء مطالبا بحقه، القيام بإجراء جوهري عند تسلمه البضائع لأجل المحافظة على حقوقه في مواجهة الناقل ويتمثل في توجيه إخطار كتابي (تبليغ الناقل البحري).

1-تبليغ الناقل البحري عن تلف أو هلاك أو تأخر وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ (الإخطار)

يستوجب على صاحب الحق في تسلم البضائع من الناقل البحري أن يوجه إخطارا كتابيا بهلاك البضاعة أو تلفها للناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي وهو ما نصت عليه المادة 790 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من ت.ب.ج[1].

وهو ما تضمنته المادة 3 الفقرة السادسة البند 1، 2 و3 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924[2]، والمادة 19 الفقرة الأولى، الثانية والثالثـــــة من

1- تنص المادة 790 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من ت.ب.ج على ما يلي: « إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.

وإذا لم تكن الخسائر أو الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع.

ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامه».

*يجب فقط التنبيه أن التبليغ الكتابي للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها يحصل في ميناء التفريغ وليس في ميناء التحميل كما هو وارد في المادة 790 الفقرة الأولى من ت.ب.ج.

2- تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 1، 2 و3 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية هذا الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليم البضاعة ووضعها في عهدة الشخص الذي يكون له الحق في استلامها طبقا لعقد النقل فإن هذا التسليم يعتبر إلى أن يثبت العكس قرينة على أن الناقل قد سلم البضاعة بالكيفية الموصوفة بها في سند الشحن.=

قواعد هامبورغ لسنة 1978[1]، والمادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام 2009[2].

يعفى صاحب الحق في البضائع من توجيه التبليغ أو الإخطار للناقل في حالة هلاك البضائع إذا كانت معاينة البضاعة تم بحضور الطرفين وقت تسليم البضاعة، وهو ما أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر رقم 61511، بتاريخ 15 جويلية 1990 حيث جاء في حيثياته أنه: «لا حاجة فعلا لتبليغ التحفظات كتابيا في حالة ما إذا عوينت البضاعة حضوريا عند استلامها، وهذا ما تم أثناء الخبرة التي أجريت بحضور المرسل إليه والشركة الوطنية التي تعد الممثل القانوني للناقل»[3].

2- أثر التبليغ عن تلف أو هلاك أو تأخر وصول البضائع إلى ميناء التفريغ (الإخطار)

تختلف آثار التبليغ أو الإخطار بحسب توجيهه من عدمه، وهذا ما سنقوم بإظهاره.

=وإذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب أن يحصل الإخطار في مدى ثلاثة أيام من التسليم.

ولا يترتب أي أثر على هذه الإخطارات المكتوبة إذا كانت قد حصلت معاينة البضاعة في مواجهة المستلم عند استلامها لها».

1- تنص المادة 19 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من قواعد هامبورغ لسنة 1978 على ما يلي: « ما لم يقم المرسل إليه بإخطار الناقل كتابة بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، وذلك في تاريخ لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي مباشرة تسليم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل، فإذا لم تكن هذه الوثيقة قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة.

إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري بالقدر نفسه أحكام الفقرة 1 من المادة إذا لم يوجه الإخطار الكتابي خلال 15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع للمرسل إليه.

إذا كانت قد أجريت بصورة مشتركة من الطرفين عملية معاينة أو فحص لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه انتفت الحاجة إلى توجيه الإخطار الكتابي عما يتم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف».

2- تنص المادة 23 الفقرة الأولى من قواعد روتردام 2009 على ما يلي: « يفترض أن يكون الناقل، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد، ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف للبضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا».

3- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 15 جويلية 1990، ملف رقم 61511، المجلة القضائية، عدد 2، 1992، ص 100.

يقع أن يوجه الإخطار (التبليغ) في الموعد القانوني، فإذا وجه في هذا الموعد كان ذلك قرينة على حصول الضرر أثناء النقل، وعندئذ تفترض مسؤولية الناقل البحري الذي عليه دحضها بإثبات سبب من الأسباب التالية:

-أن الإخطار لم يدون على وجه حق، بحيث يثبت أن البضائع قد سلمت كما هي موصوفة أو مثبتة في وثيقة الشحن.

-أن الضرر سابقا للشحن أو لاحق للتفريغ.

-أن الضرر يرجع إلى عيب خفي أو حالة من حالات الإعفاء القانونية أو الاتفاقية.

فإذا لم يثبت شيئا من هذا ظل الناقل البحري مسؤولا وما على المرسل إليه إلا إثبات الضرر.

يحدث أن لا يوجه الإخطار في الوقت المحدد أو بعد ذلك الوقت، فذلك يعني قيام قرينة قانونية بسيطة على أن المرسل إليه أو ممثله القانوني تسلم البضائع وفقا لما وصفت وبينت في وثيقة الشحن، بمعنى أنها سليمة ولم تلحقها الخسائر أو الأضرار.

لا تنشئ حالة غياب الإخطار للناقل المدعى عليه دفعا بعدم قبول الدعوى، وإنما مجرد قرينة في غير صالح المدعي، ومعنى ذلك أن إقامة الدعوى على الناقل لا تسقط إلا بالتقادم[1].

ثانيا: الاختصاص في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يثير الاختصاص بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري مسألة عملية على جانب كبير من الأهمية، وهي أن أمر تعيين اختصاص المحاكم للمتعاقدين قد يغري الطرف الأقوى على وضع شروط ترهق الطرف الآخر في عقد النقل البحري، كأن يسند الاختصاص

1- **سليم بودليو**، المرجع السابق، ص ص 108، 109.

بنظر المنازعات الناشئة عن تنفيذ العقد إلى محاكم بعيدة عن هذا الطرف مما يحمله نفقات كبيرة إذا رغب في إثارة النزاع أمامها، لذا فإنه قد يتنازل عن حقه في مواجهة ذلك الطرف القوي[1]، لذلك تم تنظيم الاختصاص القضائي المتعلقة بدعاوى مسؤولية الناقل البحري سواء من حيث الاختصاص النوعي أو الاختصاص الإقليمي.

1-الاختصاص النوعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يرتبط تحديد الاختصاص النوعي في دعوى مسؤولية الناقل البحري بطبيعة عقد النقل البحري من جهة وبأطرافه من جهة أخرى، فما دام أن عقد النقل البحري يعد عملا تجاريا، فهو إذن من الأعمال التجارية بحسب الموضوع استنادا إلى المادة 20 الفقرة الثانية من ت.ت.ج، كما أن المادة 3 الفقرة الخامسة من نفس التقنين صنفته ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل، وبالتالي فإن عقد النقل البحري له تكييف مزدوج، إذ يعتبر عملا تجاريا بغض النظر عن القائم به[2].

تنص المادة 32 الفقرة الأولى، الثانية والثالثة من القانون رقم 08-09 المتضمن ق.إ.م.إ[3] في مجال الاختصاص النوعي للمحاكم على ما يلي: « المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وتتشكل من أقسام.

يمكن أيضا أن تتشكل من أقطاب متخصصة

1- **يوسف يعقوب صروخة**، «**النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)**»، مجلة الحقوق، عدد 3، الكويت، 1984، ص 72.

2- **أمين خلفي**، المرجع السابق، ص 80.

3- قانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1924، موافق لـ 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21، لـ 23 فيفري 2008.

تفصل المحكمة في جميع القضايا، لا سيما المدنية والتجارية والبحرية والإجتماعية والعقارية وشؤون الأسرة والتي تختص بها إقليميا».

يستند بذلك الاختصاص للقسم التجاري في حالة المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع أساسا ويطبق القانون البحري وهذا وفقا لنص المادة 531 ق.إ.م.إ التي تنص على ما يلي: « ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقا لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون»[1].

نلاحظ باستقراء هذا النص أنه لم يحدد اختصاصات خاصة لبعض الدعاوى، واكتفى بذكر القانون الذي يحكم المنازعات التي تعرض على هذا القسم وهو القانون التجاري أو البحري عند الاقتضاء، ويتحدد هذا الاقتضاء عند عدم إنشاء قسم بحري لدى المحكمة التي يعرض عليها النزاع، كما أن القانون لم يحدد صلاحيات محددة لهذا القسم لأن الفيصل في تحديد اختصاص هذا القسم هو توفر صفة التاجر في أحد طرفي الخصومة، مثلما نص عليه القانون التجاري[2].

تشير الفقرة السابعة من المادة 32 ق.إ.م.إ إلى نوع جديد من الجهات القضائية جاء بها هذا القانون، إلى جانب اختصاصها النوعي، وهذه لم تكن معروفة من ذي قبل وهذه الجهات هي التي سماها الأقطاب المتخصصة توجد مقراتها داخل بعض المحاكم وهي تختص بالمنازعات البحرية والنقل البحري إلى جانب اختصاصات محددة على سبيل الحصر، مما يعني أن الأقطاب المتخصصة تتولى نظرها كاختصاصات نوعية، ولا يجوز

1- **عبد الرحمن بربارة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم 08-09 مؤرخ في 23 فيفري 2008)، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009، ص ص 378، 379.

2- **زينب شويخة**، الإجراءات المدنية في ظل القانون 08-09، الدعوى، الاختصاص، الخصومة، طرق الطعن، دار أسامة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 108.

لأية محكمة أخرى نظرها بأي حال وإن فعلت تكون قد خرقت القانون وبالتالي تعرض حكمها للخرق[1].

2-الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بالاختصاص الإقليمي (المحلي) تحديد الدعوى الداخلة في دائرة اختصاص كل محكمة من المحاكم، ولا يكون إلا إذا تعددت هذه المحاكم وكان لكل محكمة دائرة اختصاص إقليمي تختلف عن دائرة اختصاص المحاكم الأخرى التي من نفس نوعها[2].

حدد التقنين البحري الجزائري الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع، كما حددتها الاتفاقيات الدولية بدورها.

أ- الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

تنص المادة 745 الفقرة الأولى من ت.ب.ج على ما يلي: « ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام».

راعى التقنين البحري الجزائري جنسية أطراف دعوى المسؤولية باعتبار أنه كثيرا ما يكون أطراف عقد النقل البحري من جنسيات مختلفة يستحيل للمدعي الشاحن أو المرسل إليه من دولة ما أن يقاضي المدعى عليه المقيم في دولة أخرى ويتحمل ما يترتب على الدعوى من تكلفة وأعباء ثقيلة، ولاحترام مبدأ العدل والتوازن بين مصلحة المتقاضين، نظمت الفقرة الثانية من المادة 745 من نفس التقنين الجهات القضائية المختصة لرفع الدعوى ضد

1- **سائح سنقوقة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، نصا، تطبيقا، القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر سنة 1429 هـ الموافق لـ 25 فيفري سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص 91.

2- **يوسف يعقوب صروخة**، «**النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)**»، المرجع السابق، ص 73.

الناقل البحري على أن يكون ذلك إما أمام محكمة ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ إذا كان متواجدا في التراب الوطني.

يفهم من ذلك أن المادة 745 الفقرة الأولى من ت.ب.ج أحالتنا إلى المادة 37 ق.إ.م.إ.ج التي تنص على ما يلي: « يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الاقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك».

يتضح من ذلك أن للمدعي في النزاع البحري المتعلق بعقد النقل البحري للبضائع الخيار بين عدد من المحاكم يمكنه اللجوء إليها عند حدوث أي ضرر للبضاعة المنقولة وهي:

-إما محكمة موطن المدعى عليه طبقا للقواعد العامة.

-إن لم يكن له موطن معروف يعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له.

-في حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك.

-محكمة ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ[1].

1- **بوعلام خليل، «إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقيات الدولية...»**، المرجع السابق، ص 70.

ب-الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

حددت الاتفاقيات الدولية الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع كما يلي:

ب-1- الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

لم تتضمن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 مسألة تحديد الاختصاص القضائي المتعلق بالمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، وقد يكون القصد من ذلك ترك هذه المسألة للدول الأعضاء لتنظمها بنفسها في قوانينها الوطنية[1].

ب-2- الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورغ لسنة 1978

خصصت قواعد هامبورغ المادة 21 من قواعدها للحديث عن الاختصاص القضائي عند الادعاء بأي حق ناشئ عن عقد النقل البحري المنظم بموجب هذه القواعد، فأجازت هذه القواعد في الفقرة الأولى من المادة 21 للمدعي أن يقيم الدعوى وفقا لقانون الدولة لدى المحكمة المختصة حسب نطاق ولايتها لأحد الأماكن التالية:

1-أمام المحكمة المختصة في المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، فإن لم يكن له محل عمل رئيسي فالمحل الاعتيادي لإقامة المدعى عليه.

1- **رشيد الواحد**، المرجع السابق، ص 163.

2-مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة، ويكون إبرام العقد عن طريق أي منها.

3-ميناء الشحن أو التفريغ.

4-أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 21 على جواز إقامة الدعوى أمام محاكم أي ميناء أو مكان في دولة متعاقدة صدقت على قواعد هامبورغ وقع فيها الحجز على السفينة الناقلة أو أي سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في نظر الدعوى في تلك الدولة .

يحق أيضا للمدعى عليه أن يتقدم بالتماس للمدعي لنقل الدعوى حسب اختياره إلى أحد المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 21، إلا أن ذلك جائز بحال موافقة المدعي تقديم طلب إلى المحكمة لنقل الدعوى، ولم تجز الفقرة ب، ج من المادة 21 من الاتفاقية إقامة دعاوى قضائية متعلقة بنقل البضائع بموجب الاتفاقية في أي مكان لم تحدده الفقرة الأولى والثانية من المادة 21 والتي سبق الإشارة إليها[1].

ب-3- الاختصاص الإقليمي في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد روتردام 2009

تناول الفصل 14 من قواعد روتردام أحكام الولاية القضائية في الدعاوى المتعلقة بالنقل البحري، وهيأت للمدعي اختيار رحبا بين جملة محاكم ليقيم دعواه أمام أكثرها ملائمة له، وذلك ما لم يتضمن عقد النقل اتفاقا بتحديد محكمة بذاتها، وسماح الاتفاقية بمثل هذا الاتفاق

1- **محمود محمد عبابنة**، المرجع السابق، ص ص 166، 167.

قبل قيام النزاع يتيح الفرصة لاستغلال الطرف الآخر فيشترط عليه وقت ابرام العقد إقامة الدعوى أمام محكمة قد لا تناسبه.

يجوز بعد نشوب النزاع بين طرفيه أن يتفقا على تسويته في أي محكمة مختصة وهو ما أجازته الاتفاقية بموجب المادة 72 منها.

أما الاختيار عند عدم الاتفاق على محكمة مختصة حسب المادة 66 من قواعدها فيدور بين المحاكم الآتية:

-مقر الناقل أو المنفذ البحري.

-مكان التسليم المتفق عليه.

-ميناء الشحن.

-ميناء التفريغ.

-الميناء الذي يقوم فيه المنفذ البحري بأنشطته.

كما تشترط المادة 67 عند الاتفاق على محكمة بعينها أن يثبت هذا الاتفاق في العقد يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما التي تتم تحديدها على أن تكون في دولة متعاقدة، ولا يلتزم الشخص الذي لم يكن طرفا في هذا العقد بالاتفاق إلا إذا كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المتروك اختيارها للمدعي حسبما نصت عليه المادة 66 من الاتفاقية.

وقد اشترطت المادة 73 للاعتراف بقرار المحكمة وانفاذه أن تعلن كلا الدولتين المتعاقدتين (أي الدولة التي صدر الحكم فيها والدولة التي ينفذ فيها) في أي وقت أنها ملزمة بأحكام الفصل 14 من الاتفاقية[1].

1- **سعدية بن دومية**، المرجع السابق، ص 94.

ثالثا: تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يقصد بتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع مضي الفترة الزمنية التي يجب خلالها إقامة دعوى التعويض عليه، فإذا لم ترفع خلال هذه الفترة يؤدي ذلك إلى زوال الدعوى التي تحمي الحق، والغاية من إقرار حق التقادم هو وضع حد لانشغال ذمة الناقل لما يتميز به نشاط الاستغلال البحري من أهمية وكثرة عمليات النقل ومن الصعوبة بمكان الاحتفاظ ببيانات ومستندات وملابسات الحالة التي ترتب عليها النزاع[1].

تعرض كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية لتقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري والتي سنوضحها على التوالي كما يلي:

1- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التقنين البحري الجزائري

اهتم المشرع البحري الجزائري بموضوع دعاوى المسؤولية التي ترفع على الناقل البحري بمناسبة تنفيذ عقد النقل البحري، فنص على إجراءات معينة يجب على رافع الدعوى اتخاذها خلال مواعيد محددة حتى لا ترفض دعواه.

قصد المشرع من النص على هذه الإجراءات وضع حد للمنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري في أسرع وقت ممكن بعد كل رحلة لما تقتضيه هذه العمليات من سرعة لذا أولى المشرع أهمية بالغة لعملية التسليم التي ينتهي بها عقد النقل البحري للبضائع.

تتلخص هذه الإجراءات لقبول سماع دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضرورة إخطار الناقل البحري بتوجيه تحفظات خطية إليه في مواعيد قصيرة ابتداء من تسليم البضائع لصاحب الحق فيها حتى يتسنى التحقق من الضرر المدعى به في الوقت المناسب، لذا

1- **محمود محمد عبابنة**، المرجع السابق، ص 167.

أرسى القانون البحري الجزائري أحكام خاصة بتقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع[1].

تنص المادة 742 ت.ب.ج على ما يلي: « مع التحفظات لأحكام المادتين 743، 744 المذكورتين أدناه تتقادم الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي يجب أن تسلم فيه».

كما تضيف المادة 743 ما يلي: « تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى».

وأخيرا المادة 744 التي تنص على ما يلي: « يمكن رفع دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المذكورة في المادة السابقة على أن لا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى».

يفهم من نص المواد 742، 743 و744 ت.ب.ج على أن التقادم في دعاوى المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها ضد الناقل، تسري كما يلي:

-حددت المادة 742 ت.ب.ج مدة التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري بمضي سنتين كالدعوى التي يرفعها الناقل ضد الشاحن عن مساهمته في المسؤولية أو الدعوى التي يرفعها الناقل ضد المرسل إليه للمطالبة بأجرة النقل[2].

1- **مراد بسعيد،** «**تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري**»، مجلة الحجة، تصدر عن منظمة المحامين لناحية تلمسان، عدد 1، 2007، ص 130.

2- **رشيد الواحد،** المرجع السابق، ص 169.

-ترفع دعوى الشاحن أو المرسل إليه ضد الناقل البحري للمطالبة بتعويض عن الضرر اللاحق بالبضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها خلال سنة واحدة تبدأ من تاريخ التسليم[1]، كما يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.

وفي هذا الاتجاه ذهبت المحكمة العليا في قرارها رقم 59288 في قضية (ب.ك.م.س.ش) ضد (ص.ج.ت.أ.ت) بتاريخ 09 جويلية 1989 حيث قررت أنه من المقرر قانونا أن تقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد أو عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث، ومن ثم فإن القضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفا للقانون.

ولما كان من الثابت في قضية الحال أن المجلس لما قضى بقبول دعوى التعويض التي رفعت بعد مرور أكثر من سنتين (29 شهر) يكون قد خالف القانون، ومتى كان كذلك استوجب نقض القرار المطعون فيه[2].

-ترفع دعوى الرجوع التي تخص المؤمن لتحصيل حقوقه في حدود المبلغ الذي سدده للمؤمن له، وذلك حتى بعد انقضاء أجل السنة المقررة بدعوى المرسل إليه، على أن يكون خلال ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه رافع دعوى الرجوع (المؤمن) المبلغ المطالب به تعويضا عن الخسائر[3].

2- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية

---

1 - **مراد بسعيد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري... »**، المرجع السابق، ص 134.

2- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 09 جويلية 1989، ملف رقم 59288، المجلة القضائية، عدد 1، 1991، ص 81.

3- **مراد بسعيد، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري...»**، المرجع السابق، ص 134.

تعرضت الاتفاقيات الدولية لتقادم مسؤولية الناقل البحري كما يلي:

أ- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924

تنص المادة 3 الفقرة السادسة البند 4 من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على ما يلي: « وفي جميع الأحوال ترفع على الناقل والسفينة كل مسؤولية ناشئة عن الهلاك أو التلف إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه».

إلا أن هذه المادة ألغيت بموجب المادة 1 الفقرة الثانية من بروتوكول لاهاي فسبي لسنة 1968 التي تنص على ما يلي: « يلغى البند 4 من الفقرة 6 من المادة 3 ويستبدل بالنص التالي:

مع عدم الإخلال بأحكام الفقرة 6 مكرر يعفى الناقل والسفينة في جميع الأحوال من كل مسؤولية أيا كانت فيما يتعلق بالبضائع، إذا لم ترفع الدعوى خلال سنة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الذي كان ينبغي تسليمها فيه، ومع ذلك فيجوز إطالة هذه المدة باتفاق الطرفين بعد قيام سبب الدعوى».

يلاحظ أن النص أخضع للتقادم السنوي كل مسؤولية أيا كان نوعها، أي سواء كان أساسها المسؤولية العقدية أم المسؤولية التقصيرية[1]، كما قرر أنه يجوز إطالة مدة التقادم باتفاق الطرفين واشترط أن يتم ذلك بعد قيام سبب الدعوى أي بعد حصول الحادث الذي كان سببا في رفع دعوى المسؤولية (الهلاك أو التلف أو التأخير)، ولا يشترط أن يتم مثل هذا

1- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص ص 292، 293.

الاتفاق كتابة وإنما يستنتج ضمنا مما يدور بين الطرفين من مفاوضات تتعلق بتسوية التعويض عن البضائع الهالكة أو التالفة[1].

وأضاف بروتوكول لاهاي فسبي 1968 إلى المادة 3 بعد الفقرة السادسة فقرة جديدة برقم 6 مكرر نصها كالآتي: « يجوز رفع دعاوى الرجوع بالضمان حتى بعد فوات السنة المنصوص عليها في الفقرة السابقة إذا رفعت خلال المدة التي يحددها قانون المحكمة التي تنظر الدعوى. ومع ذلك، فإن هذه المدة لا يجوز أن تقل عن ثلاثة أشهر من اليوم الذي يقوم فيه رافع دعوى الرجوع بالضمان بتسوية المطالبة أو من يوم إقامة الدعوى عليه».

ينطبق هذا النص على دعوى الرجوع بالضمان التي يرفعها الناقل البحري على الشاحن الذي أصدر خطاب ضمان مقابل حصوله على سند شحن نظيف خال من التحفظات[2].

ب- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد هامبورغ لسنة 1978

جعلت المادة 20 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 مدة تقادم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بسنتين تبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، أو في حالات عدم تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه، كما يجوز تمديد مدة التقادم من طرف الشخص الذي تقدم في حقه مطالبة ويجوز تمديد هذه المدة بإعلان لاحق أو إعلانات لاحقة، ولا شك أن إطالة مدة التقادم ميزة كبيرة للشاحنين والمرسل إليهم[3].

1- **أحمد محمود حسني**، نصوص اتفاقية هامبورج...، المرجع السابق، ص 198.

2- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري...، الطبعة الثانية، المرجع السابق، ص 293.

3- **أحمد محمود حسني**، نصوص اتفاقية هامبورج...، المرجع السابق، ص 200.

تجيز أيضا قواعد هامبورغ بالنسبة لدعاوى الرجوع أن تقام وإن كانت مدة التقادم (السنتان) قد انقضت، وذلك إذا أقيمت دعوى الرجوع في حدود المهلة المسموح بها في دولة القاضي، على أن لا تقل تلك المدة عن 90 يوما تبدأ من اليوم الذي قام فيه بوفاء الدين (تسوية المطالبة) أو من يوم إعلانه بالدعوى المقامة عليه إذا لم يكن قد وفاه[1].

2-ج- تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قواعد روتردام 2009

تعرضت قواعد روتردام للأحكام التي تتعلق بتقادم الدعاوى الخاصة بنقل البضائع بالبحر في المادة 62 الفقرتين الأولى والثانية منها فجعلت مدة التقادم سنتين تسري من يوم قيام الناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وفي الحالات التي لا يقع فيها التسليم تسري من آخر يوم كان يجب أن يتم فيها التسليم[2].

كما سمحت قواعد روتردام بتمديد أجل تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع حيث مكنته بتمديد مدة التقادم في أي وقت أثناء سريانها وذلك بتوجيه إعلان إلى المطالب (أي المدعي)، ويجوز تمديد هذه المدة مجددا بإعلان أو إعلانات أخرى[3].

المطلب الثاني

التحكيم في منازعات عقد النقل البحري للبضائع

يعد التحكيم نظام قانوني أساسي لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية خاصة منها المنازعات المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع وقد تم تطويره لأجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار، ونجد أن التقنين البحري الجزائري لم يتطرق

1- **كمال حمدي**، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978...، المرجع السابق، ص 182.

2- **سعدية بن دومية**، المرجع السابق، ص 96.

3- تنص المادة 63 قواعد روتردام 2009 على ما يلي: « لاتخضع الفترة المنصوص عليها في المادة 62 للتعليق أو القطع ولكن يجوز للشخص الذي تقدم المطالبة تجاهه أن يمدد تلك الفترة في أي وقت أثناء سريانها بتوجيه إعلان إلى المطالب، ويجوز تمديد هذه المدة بإعلانات أخرى».

إلى التحكيم كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع مما يجعلنا نلجأ إلى التحكيم التجاري الدولي الوارد في ق.إ.م.إ باعتبار التحكيم البحري فرع من فروعه مما يجب عليه التطرق إلى معرفة مفهوم التحكيم البحري **(الفرع الأول)**، وكذا التحكيم البحري المؤسساتي والحر **(الفرع الثاني)**، ثم إلى اتفاقية التحكيم كوسيلة للجوء إلى التحكيم **(الفرع الثالث)** وأخيرا التنظيم الإجرائي للتحكيم **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول

مفهوم التحكيم البحري

لم يورد التقنين البحري الجزائري التحكيم كوسيلة لفض النزاعات االناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع لذا لا نجد مفهوم له في التقنين البحري مما يجعلنا نلجأ إلى القواعد العامة في هذا المجال وهو قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري الذي تعرض للتحكيم التجاري الدولي باعتبار التحكيم البحري فرع من فروعه، كما أن اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تتعرض إليه كذلك، إلا أن كل من قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت في المادة 22 منها على التحكيم كوسيلة لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع[1] وكذا قواعد روتردام 2009 تعرضت له في الفصل 15 من قواعدها من المادة 75 إلى 78[2]، مما يجعلنا نتعرض لتعريف التحكيم **(أولا)**، وأسباب اللجوء للتحكيم لفض النزاعات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع **(ثانيا)**.

أولا: تعريف التحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع

ينصب تعريف التحكيم بصفة عامة على تسوية النزاعات بالطرق الودية عن طريق الاحتكام إلى جهة مختصة وقع عليها الإجماع والاتفاق بين المتنازعين من أجل إيجاد حل

1- انظر المادة 22 من قواعد هامبورغ لسنة 1978.

2- انظر الفصل 15 من المواد 75 إلى 78 من قواعد روتردام 2009.

ودي للنزاع القائم بينهما، أما التعريف الدقيق الذي قدمه الفقهاء للتحكيم هو اتفاق الطرفين على عدم عرض نزاعهم على القضاء العادي في الدولة ورغبتهم في إقامة محكمة خاصة بهم يختارونها بأنفسهم ويحددون لها موضوع النزاع والقانون الذي يرغبون تطبيقه فيما بينهم، فالمحكم ليس قاضيا مفروضا على الطرفين وإنما هو قاضي مختار بواسطتهم بطريق مباشر أو غير مباشر[1].

إلا أن هناك من عرف التحكيم البحري على أنه عبارة عن نظام قانوني لحل المنازعات البحرية بعيدا عن القضاء الوطني فيتفق الأطراف على حل المنازعات الحالية أو المستقبلية بواسطة محكمين خصوصيين يتم اختيارهم من المشهود لهم بالكفاءة والخبرة في المجال البحري ليفصلوا فيها بأحكام تحكيمية[2].

يلاحظ من التعريفات السابق ذكرها أن التحكيم هو اتفاق بين طرفين، ولما كان كذلك فهو يخضع للإيجاب والقبول وفقا للقواعد العامة للعقود، كما يعد التحكيم أهم وأبرز الضمانات الممنوحة للمتعاقدين الأجانب الذين يطالبون به نتيجة تخوفهم الدائم من انحياز القضاء وقدرته في حل النزاعات ذات الطابع الدولي سواء كانت النزاعات متعلقة بموضوع النزاع أو بأطرافه[3].

ثانيا: أسباب اللجوء للتحكيم كوسيلة لفض النزاعات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع

تتعدد أسباب اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لحل النزاعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع نذكر من بينها:

1- **نادية والي، «الآليات القانونية المكرسة لنظام التحكيم التجاري الدولي في الجزائر»**، مجلة معارف، عدد 9، البويرة، 2010، ص 110.

2- **حسن عبد الله محمد العنمى**، المرجع السابق، ص 223.

3- **نادية والي**، المرجع السابق، ص ص 110، 111.

1-رغبة الممارسين للأنشطة البحرية المختلفة في حل المنازعات الناشئة عن علاقاتهم البحرية التعاقدية وغير التعاقدية حلا بحريا عادلا ينبع من واقع المجال المهني المتخصص الذين يعملون فيه وهو مجال التجارة البحرية، والذي يتميز بالإفراط في الخصوصية والتعقيد من حيث خصوصية أنشطته والظروف التي تتم ممارستها فيها والأخطار الكبيرة التي تهددها وعاداتها وأعرافها القديمة والحديثة، ومن حيث تعقيد المنازعات الناشئة عنها واشتمالها على معطيات قانونية فنية وتجارية معقدة تخرج عن نطاق تخصص القضاء الوطني في الدول المختلفة لتدخل في نشاط شخص أو أشخاص متخصصين في هذا النوع من النشاط المهني في التخصص والتعقيد.

يعود تخصص هؤلاء الأشخاص إلى أنهم مارسوا أنشطة بحرية مختلفة أو مازالوا يمارسونها وهم من مجهزي السفن وبنائيها ومالكيها ومستأجريها والشاحنين عليها والمؤمنين على تجارتها ووكلاء هؤلاء الذين أكسبتهم ممارستهم لهذه الأنشطة المختلفة الخبرة بقواعدها وظروفها والإلمام بعاداتها وأعرافها، ومن ثم مكنتهم القدرة على الفصل المهني العادل في منازعاتها[1].

2-يؤدي التحكيم إلى حسم النزاعات بسرعة مقارنة بالقضاء، فقد وجد بعض الفقهاء أن هذه النزاعات تحتاج من 60 إلى 90 يوما لحلها، وهي فترة قليلة جدا إذا ما قورنت بإجراءات القضاء التي قد تستغرق بعض السنين أحيانا والسبب في ذلك أن المحكمين لا يقرون طلبات التأخير التي يتقدم بها الأطراف تقديرا منهم لظروف التجارة على عكس الحال في القضاء الذي يلزم القاضي أحيانا بإعطاء مثل هذه التأجيلات[2].

1- **عاطف محمد الفقى**، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية 1994، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص ص 3،2.

2- **عبد الكريم خليل أفراح**، «**التحكيم في المنازعات البحرية**»، مجلة الرافدين للحقوق، عدد 50، مجلد 14، العراق، السنة 16، ص 147.

3-رغبة أطراف العلاقات البحرية في حل منازعاتهم في سرية لا تتوفر لهم في المحاكم الوطنية في الدول المختلفة والتي هي مثقلة أصلا بأعداد كبيرة من القضايا[1].

4-تكمن أهمية التحكيم البحري كذلك في الاقتصاد في النفقات فالقضاء المختص بالنظر في النزاعات المتعلقة بالتجارة كثيرا ما يكون في بلد أجنبي الأمر الذي يوجب على أحد الطرفين أو كليهما صرف مبالغ كبيرة في توكيل خبراء قانونيين أو محامين لمعرفة إجراءات القانون في ذلك البلد أو معرفة أحكام قانون ذلك البلد الذي يحكم ذلك النزاع فيه مما يجعل تكاليف حل النزاع باهضة هذا فضلا عن ما يثيره تنازع الاختصاص القضائي وتنازع القوانين من مشاكل قد تطول.

إلا أن الأمر يتم بشكل مختلف في التحكيم البحري إذ يتم تعيين خبير أو أكثر لحل النزاع تبعا لإجراءات معينة يتفق عليها كلا الطرفين مسبقا، الأمر الذي يجعل أيا من الأطراف قادرا على المثول أمام هيئة المحكمين لشرح موقفه دون الحاجة إلى خبراء قانونيين، وكذلك يتم الطعن في القرار القضائي بعدد من طرق الطعن وعلى درجات قضائية مختلفة الذي يستغرق وقتا قد يطول، إلا أن هذا الأمر مستبعد نسبيا في التحكيم فالأطراف هم من يعين المحكم ابتداء ويفترض ذلك ثقتهم بما ستؤول إليه نتيجة التحكيم لذا ينفذ القرار حال صدوره[2].

5-تكمن أهمية التحكيم البحري في ازدياد تدخل الدولة وأشخاصها المعنوية العامة في ممارسة الأنشطة الاقتصادية التي قررت الدول المختلفة الدخول فيها، ويترتب على ذلك

1- **مروان عبد الهادي بشير الدوسري**، «**التحكيم التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورج 1978**»، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإقتصادية والإدارية، عدد 13، مجلد 7، الأردن، 2015، ص 529.

2- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص ص 147، 148.

رغبة أصحاب المعاملات البحرية استبعاد اختصاص القضاء الوطني خوفا من مسايرة هذا القضاء لمصالح الدول الأطراف في العلاقات البحرية[1].

جعلت هذه الاعتبارات وغيرها السيادة للتحكيم البحري كنظام قانوني لحل المنازعات البحرية في هذا العصر، ولكن هذا الازدهار للتحكيم البحري قد ارتبط بأماكن معينة من العالم تبعا لممارسة الأنشطة البحرية وارتباطها برؤوس الأموال الضخمة التي يتطلبها هذا النشاط، والظروف التاريخية التي جعلت السيادة البحرية ترتكز في بعض المناطق من العالم لذلك فإن انجلترا تحتل المرتبة الأولى في مجال التحكيم البحري[2].

الفرع الثاني

التحكيم البحري المؤسساتي والحر

يمكن للتحكيم البحري أن يكون مؤسسي أو حر، حيث يقصد بالتحكيم البحري المؤسسي الاتفاق على إحالة النزاع الذي ينشأ أو الذي سينشأ بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة والتي تتولى بدورها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية من تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية وعلى ضوء اللائحة التحكيمية.

أما التحكيم البحري الحر هو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق فيه الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم بأنفسهم وبعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية، وبالتالي يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم، والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية واختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على موضوع التحكيم.

1- **مروان عبد الهادي بشير الدوسري**، المرجع السابق، ص 148.

2- **عاطف محمد الفقى**، المرجع السابق، ص 5.

يمكن القول أن معيار التفرقة بين التحكيم المؤسسي والتحكيم الحر، أن النوع الأول يتمثل في وجود عنصرين هامين لو تخلف أحدهما كنا أمام تحكيم حر، حيث يتمثل العنصر الأول في وجود مركز تحكيم دائم بأجهزته العضوية والتنظيمية من محكمين ولوائح تحكيمية، أما العنصر الثاني فيتمثل في وجود أجهزة إدارية وسكرتارية لتنظيم وإدارة العملية التحكيمية والإشراف عليها منذ تلقي طلبات التحكيم وحتى إصدار قرار هيئة التحكيم[1]، مما يجعلنا نستعرض أهم مراكز التحكيم البحري المؤسسي **(أولا)**، ثم أهم مراكز التحكيم البحري الحر **(ثانيا)**.

أولا: مراكز التحكيم البحري المؤسسي

يلجأ المتعاقدين في حالة نشوب النزاعات حول عقد النقل البحري في حالة حصول هلاك أو تلف البضائع إلى مراكز التحكيم البحري المؤسسي وهي عديدة نذكر منها:

1-غرفة التحكيم بباريس

تم تأسيس غرفة التحكيم البحري بباريس سنة 1929 بموجب قانون 1 جوان 1901 بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن، ومع بداية الحرب العالمية الثانية توقف نشاطها حتى أعيد مرة أخرى في 8 نوفمبر 1966، وهي غرفة تحكيم تخصصت في المجال البحري تضم في عضويتها التخصصات البحرية كافة من ملاك السفن وربابنة السفن

1- **محمد عبد الفتاح ترك**، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (عقود مشارطات السفن، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية 1990/8، واتفاقية هامبورغ 1978، والنقل الدولي متعدد الوسائط، والتحول من المستندات الورقية إلى المستندات اللاورقية، طبيعة منازعات التحكيم البحري، الطابع البحري، الطابع الدولي، الطابع التجاري، التحكيم البحري وشروط الإحالة، دراسة مقارنة للإحاطة في فرنسا ومصر والولايات المتحدة وانجلترا، مع التعرض لأحدث القضايا البحرية المتعلقة بالتحكيم البحري، مدى سريان اتفاق التحكيم البحري في مواجهة المرسل إليه، بالإضافة إلى نصوص مواد التحكيم في القوانين والأنظمة المختلفة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 309.

والوكلاء البحريين، ومقاولي الشحن والتفريغ والسماسرة البحريين وشركات بناء السفن وشركات التأمين، وكل من له اهتمامات مباشرة أو غير مباشرة بالنقل البحري[1].

تتكون غرفة التحكيم بباريس من قائمة من المحكمين الفرنسيين والأجانب بالإضافة إلى لائحة تحكيم تم وضعها بواسطة مجلس الإدارة المكون من 16 عضو يتم إختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الإقتراع السري وبأغلبية الأصوات مع تجديد نصفهم كل سنة وللمجلس حق تعديل اللائحة عند الضرورة.

ولغرفة التحكيم البحري سكرتارية تقوم بعملية التحضير لإتمام عملية التحكيم سواء من ناحية تلقي طلبات التحكيم والاتصالات بين الأطراف وبين المحكمين وإرسال كافة الإعلانات والمذكرات والمستندات، ومن حق الغرفة رفض أي طلب من قبل الأطراف لتعيين محكمين من الخارج دون إبداء أسباب الرفض[2].

يفصل المحكمون في القضايا المعروضة على غرفة التحكيم البحري بباريس باسم الغرفة بعد توقيع الحكم من رئيس الغرفة التي تحتفظ بحقها في إعلان الأحكام أو عدم إعلانها، مع مراعاة السرية في ذكر أسماء الأطراف.

نستنتج من هذا أن غرفة التحكيم البحري في باريس تتدخل في سير العملية التحكيمية بجاهزيها التنظيمي والإداري من تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار الحكم[3].

2-المنظمة الدولية للتحكيم البحري

نظرا لازدياد المنازعات البحرية كما وتعقيدا، ولكي تتم مجاراة متطلبات الاهتمامات البحرية قامت غرفة التجارة الدولية (CCI)، واللجنة البحرية الدولية (CMI) سويا بوضع

1- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 153.

2- **محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 413.

3- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 154.

لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة تحكيم (CCI–CMI)، وذلك بواسطة خبراء من غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية.

تم تبني هذه اللائحة من خلال اجتماع اللجنة البحرية الدولية في جويلية 1978، ومن خلال مجلس إدارة غرفة التجارة الدولية في جويلية 1978، ويقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق منظمة تحكيم جديدة تعرف بالمنظمة الدولية للتحكيم البحري، وهي منظمة دولية ليست فرنسية إلا أن مقرها يقع بفرنسا[1].

تتكون اللجنة الدائمة للمنظمة الدولية للتحكيم البحري من 12 عضوا، حيث تقوم (CCI) بتعيين نصفهم بينما يعين النصف الثاني عن طريق (CMI)، كما يتم اختيار رئيس اللجنة الدائمة بالتعاون بين كل من غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية، علاوة على قيام غرفة التجارة الدولية باختيار السكرتارية.

تقوم المنظمة الدولية للتحكيم البحري بالمساعدة في تعيين المحكم وكذلك تشكيل هيئة التحكيم، وفي حالة تخلف أحد أطراف العملية التحكيمية في تعيين محكمه تقوم اللجنة الدائمة بتعيينه، كما تفصل اللجنة الدائمة في مشاكل رد المحكمين واستبدالهم في حالة قيام أحد الأطراف بتقديم أي اعتراضات على اختيار المحكمين أو وجود ظرف طارئ يمنع ذلك.

يجب التذكير بأن للمنظمة الدولية للتحكيم البحري سكرتارية يوجد مقرها في غرفة التجارة الدولية وهي التي تسهر على تطبيق لائحة التحكيم وتلقي طلبات التحكيم والمستندات والمذكرات والملفات من أطراف العملية التحكيمية مع إجراء كافة الاتصالات بين الأطراف أو مستشاريهم ومحكميهم، علاوة على ذلك نجد أن اللجنة الدائمة للمنظمة الدولية تحدد

1- **عاطف محمد الفقى**، المرجع السابق، ص 95.

أتعاب ورسوم ونفقات كل عملية تحكيمية، وهذا يوضح بجلاء الوجه المؤسسي للمنظمة الدولية للتحكيم البحري[1].

3-غرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن

تعد غرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري التي لها باع طويل في تحكيم القضايا الخاصة بالحوادث البحرية، وتضم عددا كبيرا من أشهر المحكمين المعروفين والمشهود لهم بالكفاءة وذلك في مجال المساعدات البحرية والإنقاذ وعمليات النقل البحري[2].

تدار غرفة اللويدز للتحكيم البحري عن طريق مجلس إدارة وسكرتارية وبها قائمة من المحكمين المتخصصين ونماذج شهيرة مثل نماذج اللويدز للمساعدة البحرية والإنقاذ، ونموذج اللويدز لتسوية قضايا التصادم البحري، ونموذج اللويدز لتسوية الخسارات البحرية المشتركة.

يظهر الوجه المؤسسي لغرفة تحكيم اللويدز في تنظيمها الكامل للعملية التحكيمية بقيام سكريتاريتها بالسهر على تنظيم وإدارة التحكيم والقيام بإجراء الاتصالات اللازمة بين الأطراف ومستشاريهم والمحكمين، وتقدير رسوم ونفقات التحكيم.

تقوم كذلك الغرفة بتعيين المحكم الذي يفصل في النزاع وذلك من جانبها فقط وكذلك تنظم وتدير الاستئناف على حكم هذا المحكم والذي قد يرفعه الطرف الآخر، وذلك بإجراءات تنظمها الغرفة من جانب واحد، وثانية تقوم بنفسها بتعيين محكم أو ثلاثة محكمين لإدارة

1- **محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 414.

2- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 154.

تحكيم الدرجة الثانية وذلك من قائمة تحتوي محكمين محنكين لهم خبرة ودراية بالتعامل مع قضايا التعويض، كما يتم تطبيق القانون الإنجليزي على التحكيم[1].

ثانيا: مراكز التحكيم البحري الحر

يلجأ المتعاقدين في حالة نشوب النزاعات حول عقد النقل البحري في حالة حصول هلاك أو تلف البضائع إلى مراكز التحكيم البحري الحر وهي عديدة نذكر منها:

1-جمعية المحكمين البحريين بلندن

أسست جمعية المحكمين البحريين بلندن سنة 1960 وأخذت طريقها كغرفة تحكيم للمحكمين البحريين لمؤسسة البلطيق للتجارة والتبادل، تضم تقريبا خمسين من الأعضاء المؤسسين فضلا على نحو مائتين من الأعضاء الآخرين من المحامين والمستشارين القانونيين ومجهزي السفن وغيرهم[2].

لهذه الجمعية لائحة تضم كافة الأحكام والقواعد الخاصة بها تعرف بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحريين لسنة 1987، وقد أدخلت عليها عدة تعديلات.

لا تقوم جمعية المحكمين البحريين بلندن بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية أو حتى الإشراف على سير العمل التحكيمي، إلا أن هذه الجمعية تسهل عملية اختيار المحكمين البحريين من بين أعضائها عن طريق وضع قائمة بهم ليتم الإختيار من بينهم عن طريق أطراف العملية التحكيمية، كما تحدد لائحة التحكيم الخاصة بالجمعية لكي يسير المحكم أو هيئة التحكيم بموجبها[3]، كما تقوم الجمعية بإمداد هيئة التحكيم بالنصائح والمشورة

1- **عاطف محمد الفقى**، المرجع السابق، ص 98.
2- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 155.
3- **محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص 416.

وذلك بناء على طلبها فيما يتعلق بالعملية التحكيمية، وعليه يمكن القول أن التحكيم البحري في لندن بموجب لائحة جمعية المحكميين البحريين هو تحكيم بحري حر[1].

2-جمعية المحكمين البحريين بنيويورك

تأسست جمعية المحكمين البحريين بنيويورك عام 1963 بواسطة مجموعة تتكون من تسعة أفراد لهم خبرة بالتحكيم، وهم من السماسرة المرخصين ووكلاء السفن التجارية الذين شعروا بضرورة تكوين مؤسسة تقوم بممارسة عمليات التحكيم البحري في نيويورك على نحو أكثر رسمية ويمكنها توفير مجموعة من المحكمين المحنكين يمكن اللجوء إليهم في هذا المجال مع توافر الثقة في كفاءتهم في نظر المنازعات والفصل فيها فيما يتعلق بهذا المجال المتخصص إلى حد ما.

ازداد حجم الأعضاء في جمعية المحكمين البحريين بنيويورك بمرور السنوات حتى بلغ ما يربو على مائة وعشرين عضوا، وقد قامت الجمعية بوضع لائحة تحكيم وقواعد تمثل المبادئ الحاكمة لسلوكيات المحكم ولائحة تحكيم للمنازعات الصغيرة[2].

يذكر أن هذه الجمعية مهنية وليست جمعية هدفها الربح، وهي تقوم بتدريب أعضائها على ممارسة العملية التحكيمية عن طريق الدورات المختلفة، كما تتمتع بوجود لائحة تحكيمية على أفضل حال، إلا أن ليست لهذه اللائحة الصفة الإلزامية حيث يعتمد الإستعانة بها على طلب أطراف العملية التحكيمية ذلك من عدمه.

كما أن الجمعية مثلها مثل جمعية المحكمين البحريين بلندن لا تحتفظ لنفسها بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية، حيث تتم كافة الاتصالات بين أطراف العملية التحكيمية مباشرة بعيدا عن الجمعية، حيث نجد الاتصال يتم بين طالب التحكيم والطرف الآخر عن

1- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 155.

2- **عاطف محمد الفقى**، المرجع السابق، ص 107.

طريق طلب مقدم من الأول إلى الثاني مبينا فيه طبيعة النزاع وقيمته النقدية ومدى التعويض المطلوب وغير ذلك من بيانات[1].

لا تتشرف جمعية المحكمين البحريين بنيويورك بنفسها على تطبيق لائحتها، ولا تضطلع بأي دور في تسيير العملية التحكيمية، فهي جمعية تملك لائحة تحكيم لمن أراد أن يسترشد بها من الأطراف أو المحكمين، لائحة تظهر جليا حرية الأطراف أو مستشاريهم أو محكميهم في تسيير الدعوى التحكيمية دون أي تدخل من الجمعية، وإن كان لا بد من تدخل فلن يأتي من الجمعية بل تقرر اللائحة بنفسها أن التدخل يأتي عن طريق طلب الأطراف أو مستشاريهم أو المحكمين، وهكذا فإن التحكيم طبقا للائحة جمعية المحكمين البحريين بنيويورك هو تحكيم بحري حر[2].

3-لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسترال 1976)

قامت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي بوضع لائحة تحكيم نموذجية وهي اختيارية وشاملة (لائحة اليونسترال 1976) وفي متناول الجميع سواء للأطراف المتنازعة أو للمحكمين السير على قواعدها باتفاق الأطراف على تطبيقها، وهي تشمل على النصوص القادرة على تسيير العملية التحكيمية.

يفهم أن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي لم تنشئ مؤسسة تحكيمية، بل وضعت لائحة اختيارية، أما فيما يتعلق باللجوء إلى السكريتارية العامة لمحكمة التحكيم الدائمة بلاهاي فما ذلك إلا لأسباب محدودة تتمثل في تعيين سلطة لتعيين المحكم أو المحكمين عند عدم الاتفاق على تعيين بين الأطراف مباشرة أو لتقدير نفقات التحكيم أو

1- **محمد عبد الفتاح ترك**، المرجع السابق، ص ص 417، 418.

2- **عاطف محمد الفقى**، المرجع السابق، ص 107.

الفصل في مسألة رد المحكم، لذلك يمكن القول أن التحكيم البحري بموجب لائحة اليونسترال 1976 هو تحكيم حر[1].

الفرع الثالث

اتفاقية التحكيم وسيلة للجوء إلى التحكيم

يجد التحكيم أساسه في اتفاق الطرفين المتعاقدين على اللجوء إليه دون قضاء الدولة، ويستند حينئذ اختصاص هيئة التحكيم بنظر النزاع إلى القانون الذي أجاز للأطراف سلوك مثل هذا الطريق، ولكن ينبغي أن نشير إلى أن إرادة الطرفين المتعاقدين أي اتفاقية التحكيم هي التي تخلق التحكيم كطريق استثنائي لفض المنازعات التي تثور بينهما، ما يجعلنا نتعرض إلى تعريف اتفاقية التحكيم **(أولا)**، وصور اتفاقية التحكيم **(ثانيا)**، وأخيرا شروط صحة اتفاقية التحكيم **(ثالثا)**.

أولا: تعريف اتفاقية التحكيم

لم يعرف المشرع الجزائري اتفاقية التحكيم بل تعرض فقط إلى صورها في المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ[2].

تكتسي اتفاقية التحكيم أهمية قصوى، حيث تعد الحجر الأساسي للخصومة التحكيمية، إذ تعتبر عقد يبرم بين الأطراف المتعاقدة من أجل التملص من العدالة التابعة للدولة، وعليه

1- **عبد الكريم خليل أفراح**، المرجع السابق، ص 156.

2- تنص المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ على ما يلي: « تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية».

فإنها تشكل أساس الخصومة التحكيمية إذ لا يوجد هناك تحكيم من غير وجود لاتفاقية التحكيم[1].

يقصد باتفاقية التحكيم وفقا لذلك اتفاق الطرفين على الالتجاء إلى التحكيم لتسوية كل أو بعض المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهما بمناسبة علاقة قانونية معينة.

وقد عرفها بعض الفقه بأنه ذلك الاتفاق الذي بمقتضاه تتعهد الأطراف بأن يتم الفصل في المنازعات الناشئة بينهم أو المحتمل نشوئها من خلال التحكيم وذلك إذا كانت المنازعات تتعلق بمصالح التجارة الدولية.

أما تعريف اتفاقية التحكيم بصفة عامة فيقصد بها تلاقي إرادة الطرفين المتعاقدين على استبعاد القضاء للفصل في المنازعات التي نشأت أو يمكن أن تنشأ بينهم في المستقبل، على أن يتم الاتفاق مع محكم أو محكمين لتبني الفصل في هذه المنازعات طبقا لقواعد تحددها هذه الاتفاقية أو ترك مسألة التحكيم لتتولاها هيئة أو مركز دائم من مراكز التحكيم[2].

ثانيا: صور اتفاقية التحكيم

عرف المشرع الجزائري اتفاقية التحكيم في صورتين متباينتين هما شرط التحكيم واتفاق التحكيم.

1-شرط التحكيم

تنص المادة 1040 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ على ما يلي: « تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات المستقبلية»، ويقصد بها شرط التحكيم.

1- **نبيهة بومعزة**، «**الطبيعة القانونية لاتفاقية التحكيم في القانون الجزائري**»، مجلة التواصل في الإقتصاد والإدارة والقانون، عدد 35، عنابة، 2013، ص ص 220، 221.

2- **شحاته غريب شلقامي**، اشكالات اتفاق التحكيم (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 14.

يقصد بشرط التحكيم الشرط الذي يرد ضمن بنود تنظيم علاقة قانونية معينة، أو بعبارة أخرى يرد ضمن نصوص عقد معين وبمقتضى هذا الشرط يتفق أطراف العلاقة الأصلية قبل نشوب أي نزاع على حسم ما قد يثور بينهم من منازعات بواسطة التحكيم[1].

كما يعرف بأنه الشرط الذي يواجه منازعات احتمالية غير قائمة بالفعل، وإنما يمكن أن تنشأ في المستقبل، وقد استمد شرط التحكيم تسميته من أنه يأخذ في الواقع العملي ضرورة من شروط العقد الأصلي توقعا لاحتمال قيام نزاع بشأن تنفيذه أو تفسيره[2].

يظهر من التعريفين السابقين أن شرط التحكيم هو اتفاق مكتوب بين طرفين في عقد يتعهدان بمقتضاه أن يخضعوا للتحكيم المنازعات التي يحتمل أن تنشأ عن العقد، ويرد شرط التحكيم على أي نزاع قد يحدث بين الأطراف في المستقبل بمناسبة تفسير العقد الذي تضمنه أو تنفيذه، فلا يرد ضمن نزاع معين ويرد شرط التحكيم في العقد الأصلي المبرم بين أطرافه كبند من بنود العقد[3].

نجد من هنا أن شرط التحكيم يعد تنازلا من قبل الأطراف منذ البداية عن اللجوء إلى القضاء والتعهد بإرادتهما الصريحة بأن يتم حل أي نزاع مستقبلي بينهم حول العقد بواسطة طرف ثالث يتم اختياره من قبلهما، أو من جهة أخرى يتفقون عليها مسبقا لإدارة عملية التحكيم[4].

1- **فراح مناني**، التحكيم طريق بديل لحل النزاعات حسب آخر تعديل لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2010، ص 95.

2- **شحاته غريب شلقامي**، المرجع السابق، ص 18.

3- **نبيهة بومعزة**، المرجع السابق، ص 221.

4- **محمد عبد الواسع عبد الباسط**، شرط التحكيم في عقد البيع التجاري الدولي دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014، ص 21.

2-اتفاق التحكيم

تنص المادة 1040 ق.إ.م.إ على ما يلي: «تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة»، يقصد من هذا اتفاق التحكيم.

يعبر عن اتفاق التحكيم في معظم الدول العربية بعبارة مشارطة التحكيم، فيقصد به الاتفاق المبرم بين الخصوم في نزاع معين قائم بينهم بالفعل يلتزمون بمقتضاه على عرض النزاع على محكم أو محكمين يختارونهم للفصل فيه بدلا من المحكمة المختصة[1].

يتضح من هذا التعريف أن اتفاق التحكيم يتم بعد حدوث النزاع، بل حتى ولو كانت دعوى مرفوعة أمام القضاء وفي هذه الحالة يتعين على المحكمة إعلان عدم اختصاصها وإحالة النزاع إلى هيئة التحكيم، وقد أشار بعض الفقه إلى أن اتفاق التحكيم لا تكن مقتصرة فقط على الاتفاق على الالتجاء إلى التحكيم بشأن النزاع الذي ينشأ، بينما تشمل على كافة المسائل المتعلقة بالتحكيم كالاتفاق على مكان التحكيم وإجراءاته وسلطات المحكم وغير ذلك من الأمور التي ترتبط بعملية التحكيم[2].

ما يلاحظ أنه في الواقع يعد شرط التحكيم هو القاعدة في ميدان التجارة الدولية، حيث أن الغالبية العظمى من قضايا التحكيم وخاصة الدولي تنشأ استنادا إلى شرط التحكيم سابق على النزاع وقليلة تلك القضايا التي تنشأ في مجال التحكيم الدولي استنادا إلى اتفاق لاحق على نشوء النزاع[3].

1- **نبيهة بومعزة**، المرجع السابق، ص ص 221، 222.

2- **شحاته غريب شلقامي**، المرجع السابق، ص 21.

3- **نبيهة بومعزة**، المرجع السابق، ص 222.

ثالثا: شروط ابرام اتفاقية التحكيم

قامت المادة 1040 ق.إ.م.إ بتحديد أهم الشروط الواجب توافرها في اتفاقية التحكيم، حيث قامت بتقسيمها إلى شروط شكلية وجب مراعاتها تحت طائلة البطلان، وشروط موضوعية.

1-الشروط الشكلية لابرام اتفاقية التحكيم

يجب حسب المادة 1040 الفقرة الثانية من ق.إ.م.إ أن تترجم وثيقة التحكيم في وثيقة مكتوبة أو بأية شكلية أخرى من شأنها أن تقبل الإثبات بالكتابة، وأي خروج على هذه الشكلية أو عدم احترامها يرتب البطلان.

يتفق الكثير هنا أن المقصود بالاتفاق المكتوب هو شرط التحكيم المبرم في العقد أو اتفاق التحكيم، غير أنه يثور التساؤل حول المقصود بوسائل الإتصال القابلة للإثبات بالكتابة خاصة وأن المشرع لم يحدد نوع هذه الوسائل رغم أن بعض التشريعات حددتها على سبيل المثال مثل الخطابات المتبادلة والبرقيات والتلكس[1].

2-الشروط الموضوعية لصحة اتفاقية التحكيم

نصت على الشروط الموضوعية لصحة اتفاقية التحكيم المادة 1040 الفقرة الثالثة من ق.إ.م.إ كما يلي: « تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع، إذا استجابت للشروط التي يضعها إما القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره أو القانون المنظم لموضوع النزاع أو القانون الذي يراه المحكم ملائها».

1- **إلياس عجابي، «النظام القانوني للتحكيم التجاري الدولي في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد»**، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الإقتصادية والسياسية، عدد 3، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2010، ص 62.

وعليه تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع إذا ما أبرمت حسب الأحكام المنصوص عليها فيما يلي:

-القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره.

-القانون المنظم للنزاع.

-القانون الذي يحدده المحكم[1].

يمكن القول هنا أن المشرع الجزائري قد أخذ بما يعرف بازدواجية الإرادة من خلال إعطاء الأطراف الحرية في اختيار القانون الواجب التطبيق على النزاع، وفي حالة انعدام هذا الاتفاق يتدخل المحكم لتحديده، وهو الأمر الذي فرضته دولية العقود واتفاقيات التحكيم قصد التقليل من صرامة القوانين الوطنية التي من شأنها أن تتطور وتقضي ببطلان اتفاق التحكيم[2].

الفرع الرابع

التنظيم الإجرائي للتحكيم

قام المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بإعداد مسألة التنظيم الإجرائي للتحكيم التجاري الدولي كما يلي:

أولا: هيئة التحكيم

نتعرض لمسألة تشكيل هيئة التحكيم، ثم إلى اختصاصها.

1- **إلياس عجابي**، المرجع السابق، ص ص 62، 63.

2- **كمال عليوش قربوع**، التحكيم التجاري في الجزائر، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 35.

1-تشكيل هيئة التحكيم

تترك القوانين الحديثة من بينها القانون الجزائري حرية تشكيل المحكمة التحكيمية للأطراف سواء كان ذلك بصفة مباشرة أو بالرجوع إلى نظام تحكيمي معين وفقا للمادة 1041 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ، غير أنه قد يحدث عندما تكون هيئة التحكيم ثلاثية أو يفوق عددهم ثلاث أن يمتنع أحد الطرفين عن تعيين محكمه أو يفشل المحكمان في الاتفاق على اختيار المحكم المرجح.

فإذا لم يوجد هذا الاتفاق أو تعثر تشكيل المحكمة التحكيمية، فيعين القاضي محكما عن الطرف الذي يمتنع عن تعيين محكمه ويعين المحكم الثالث إذا لم يتوصل المحكمان المعينان من قبل الأطراف إلى الاتفاق عليه، ويترك بعد ذلك للمحكمين يديرون شؤونهم بأنفسهم[1].

تصدت لمشكلة تعيين المحكمين من طرف القضاة في حالة عدم تعيينهم من قبل الأطراف المادة 1041 الفقرة الثانية من ق.إ.م.إ فنصت على ما يلي: « في غياب التعيين وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم، يجوز للطرف الذي يهمه التعجيل القيام بما يأتي:

1-رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم يجرى في الجزائر،

2-رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر، إذا كان التحكيم يجرى في الخارج أو اختيار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر».

1- **كريم تعويلت، «دور القاضي في تحقيق فعالية التحكيم التجاري الدولي»**، مجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 01، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2010، ص 142.

يتضح من المادة السابقة أن المشرع سمح للطرف الذي يهمه التعجيل بأن يطلب المساعدة من القاضي الوطني، هذا الأخير لا يمكنه التدخل والتصدي إلا في حالة ثبوت عدم قيام الأطراف بتعيين المحكمين بسبب عدم اتفاقهم أو بسبب عدم وجود طريقة لتعيينهم ضمن اتفاقية التحكيم أو عدم وجود طريقة لتعيين المحكمين ضمن النظام القانوني لهيئة التحكيم التي اتفق الأطراف على اللجوء إليها[1].

يجب الإشارة إلى أنه لم يرد في النصوص الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي أي قيد حول عدد المحكمين التي يجب أن تتشكل منها هيئة التحكيم، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 1017 ق.إ.م.إ المتعلقة بالأحكام المشتركة بين التحكيم التجاري الدولي والداخلي نجدها أنها اشترطت أن يكون عدد المحكمين فرديا[2].

2-اختصاص الهيئة التحكيمية

إن أول إشكال يثار بعد تعيين المحكم أو الهيئة التحكيمية من قبل الخصوم أو القضاء هو مسألة الاختصاص، لذا وجب تحديد القواعد التي تحكم الاختصاص.

نصت المادة 1044 ق.إ.م.إ المتعلقة باختصاص هيئة التحكيم على ما يلي:

« تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها. ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفاع في الموضوع.

تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطا بموضوع النزاع».

1- **نور الدين زرقون، «الدور المساعد للقاضي الوطني في مجال التحكيم التجاري الدولي (دراسة حالة المساعدة في تعيين المحكمين)»**، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد 12، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015، ص 67.

2- تنص المادة 1017 ق.إ.م.إ على ما يلي: « تتشكل محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي».

يتبين من هذه المادة أن المحكم:

-يفصل في اختصاصه.

-يجب أن يثار الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفاع في الموضوع.

-يمكن للمحكم أن يفصل في اختصاصه بحكم أولي، أي قبل أن يفصل في الموضوع.

-إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطا بموضوع النزاع، فإنه يفصل في المسألتين معا أي بقرار تحكيمي نهائي.

يعد الفصل في اختصاص المحكم والمعروف بمبدأ الاختصاص بالاختصاص من أهم المبادئ التي تضمن للتحكيم كل فعاليته، فهدفه يتمثل في غلق الباب أمام كل الإجراءات والوسائل الاحتيالية الرامية إلى المطالبة لافقاد التحكيم الغاية من وجوده، وهي السرعة في الفصل في المنازعات[1].

ترمي قاعدة الاختصاص بالاختصاص إلى منح أقصى فعاليته للتحكيم كوسيلة لفض النزاعات وذلك بإعطائها حرية كاملة للمحكم من أجل النظر في صلاحية محتوى ومضمون اتفاقية التحكيم التي على أساسها سيفصل في النزاع[2].

إن ضمان تطبيق واحترام اتفاقية التحكيم وبالتالي تحقيق فعاليتها، يستدعي أن يقابل الأثر الإيجابي المتمثل في اختصاص المحكمة التحكيمية، أثر سلبي وهو عدم اختصاص

1- **كريم تعويلت، «الرقابة القضائية على اختصاص المحكم»**، المجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص 199.

2- **كمال عليوش قربوع، «إجراءات الخصومة التحكيمية في القانون الجزائري»**، مجلة العلوم القانونية، عدد 13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص ص 75، 76.

المحاكم القضائية بالفصل في النزاع الذي اتفق الأطراف على حله عن طريق التحكيم[1]، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 1045 ق.إ.م.إ[2]، لذلك نجد أن الجهات القضائية رفضت الفصل في نزاعات معروضة عليها كانت مشمولة باتفاقية التحكيم مكرسة بذلك ضمنيا مبدأ اختصاص بالاختصاص[3].

ثانيا: تحديد القواعد الإجرائية المطبقة على التحكيم

يخضع النزاع المعروض على التحكيم لإجراءات معينة مثلما هو الشأن في النزاعات المعروضة أمام القضاء حيث هناك إجراءات يتم اتباعها، على أنه يخالف النزاعات التي يفصل فيها القضاء حيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي وليس للخصوم أي دور أساسي في هذا المجال.

نجد أنه في مجال التحكيم الدولي الأمور تختلف تماما لسببين رئيسيين، الأول هو عدم ارتباط التحكيم بنظام قانوني معين، والسبب الثاني يكمن في الأساس الذي يقوم عليه هذا الأخير وهو تغليب إرادة الأطراف.

انطلاقا من جميع هذه الاعتبارات أقرت المادة 1043 ق.إ.م.إ المبدأ العام بخصوص تحديد قواعد الإجراءات وهو إعطاء الأطراف الحرية التامة في ذلك مع وضع دور احتياطي لمحكمة التحكيم.

على أنه قد تأتي اتفاقية التحكيم خالية من أية إشارة لمسألة الإجراءات وفي هذه الحالة وضعت المادة 1043 ق.إ.م.إ حلا احتياطيا يتمثل في إعطاء هيئة التحكيم مهمة ضبط

3- **كريم تعويلت، «دور القاضي في تحقيق فعالية التحكيم التجاري الدولي»**، المرجع السابق، ص 143.

1- تنص المادة 1045 ق.إ.م.إ على ما يلي : «يكون القاضي غير مختص بالفصل في موضوع النزاع، إذا كانت الخصومة التحكيمية قائمة، أو إذا تبين له وجود اتفاقية تحكيم على أن تثار من أحد الأطراف».

2-**Mostafa TRARITANI,** Droit Algérien de l’arbitrage commercial international, Berti édition, Alger, 2007, p 109.

الإجراءات وهو ما تقوم به إما بشكل مباشر أو من خلال الرجوع إلى نظام تحكيمي أو قانوني وطني[1].

ثالثا: تحديد القانون الواجب التطبيق على التحكيم

تفصل المحكمة التحكيمية في النزاع عند تعرضها لموضوع الخصومة وفق القانون الذي يحدده الأطراف تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة، غير أنه في حالة ما إذا لم يقم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره وفقا لقواعد القانون التي تراها أكثر ملائمة وهذا وفقا للمادة 1050 ق.إ.م.إ[2].

تلتزم هيئة التحكيم سواء كان مقرها في الجزائر أو في أية دولة أخرى باحترام إرادة أطراف النزاع الذي تستتشف عادة من بنود العقد التجاري الدولي المثار بشأنه أو بمقتضى اتفاق تحكيمي مستقل يحدد فيه القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع[3].

رابعا: الحكم التحكيمي

بعد قيام المحكمة التحكيمية بالنظر في النزاع المعروض عليها ومعالجة حيثياته تصدر حكما تحكيميا مكتوبا تتوفر فيه شروط معينة، ولتنفيذه يجب الاعتراف به، إلا أنّه يمكن لمن يهمه الأمر الطعن في الحكم التحكيمي إذا توفرت بعض الشرط المنصوص عليها قانونا.

1-الشروط الواجب توافرها في الحكم التحكيمي

يجب توافر عدة شروط في الحكم التحكيمي والمتمثلة في:

1- **مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع...، المرجع السابق، ص 332.

2- تنص المادة 1050 ق.إ.م.إ على ما يلي: « تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة».

3- **شريف هنية**، «**إعمال القواعد العابرة للحدود في التحكيم التجاري الدولي**»، المجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 2، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص 150.

1-أ-تسبيب الحكم التحكيمي

يلزم قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المحكم أو هيئة التحكيم بتسبيب الحكم التحكيمي إذ يعتبر عدم تسبيبه سببا لإبطاله، وذلك وفقا للمادة 1058 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ[1]، التي تحيلنا للمادة 1056 الفقرة السادسة من نفس القانون والخاصة بتسبيب محكمة التحكيم لحكمها.

1-ب-البيانات الواجب توافرها في الحكم التحكيمي

ترك قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري والخاص بالتحكيم الدولي لسلطان الإرادة تحديد البيانات الالزامية في الحكم التحكيمي وذلك بالإحالة إلى نظام تحكيمي أو قانون تحكيمي وفي الأحوال لا يمكن تصور حكم تحكيمي دولي يأخذه طرفيه للتنفيذ إذا لم يتضمن:

-اسم المحكم أو المحكمين لمراقبة استقلاليتهم وحيادهم.

-تاريخ صدور الحكم التحكيمي، وإلا فكيف يعرف إذا كان الحكم قد صدر ضمن مهلة التحكيم أم لا.

-مكان إصداره، لأنه إذا لم يبين مكان إصداره فكيف ستعرف المحاكم المختصة للمراجعة لديها في طلب إبطاله مثلا.

-أسماء أطراف النزاع وعناوينهم.

-أسماء المحامين.

1- تنص المادة 1058 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ على ما يلي: « يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه».

وبالطبع يجب أن يكون الحكم التحكيمي الدولي موقعا، فهذه البيانات الالزامية هي أسس عضوية ينهض على متنها الحكم التحكيمي وأيا كان الخيار الذي مارسه سلطان الإرادة فلا يمكنه أن ينفك عن هذه البيانات الالزامية لأن غيابها يفقد الحكم التحكيمي فعاليته[1].

2-الاعتراف بالحكم التحكيمي وتنفيذه

لم يقم المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية بتعريف الاعتراف بأحكام التحكيم الأجنبية، ولكنه قام فقط بتبيان أهم الشروط الواجب توافرها حتى يعترف بها[2]، وعليه نصت المادة 1051 ق.إ.م.إ على ما يلي: « يتم الاعتراف بأحكام التحكيم الدولي في الجزائر إذا أثبت من تمسك بها وجودها وكان هذا الاعتراف غير مخالف للنظام العام الدولي.

وتعتبر قابلة للتنفيذ في الجزائر وبنفس الشروط بأمر صادر من رئيس المحكمة التي صدرت أحكام التحكيم في دائرة اختصاصها أو محكمة محل التنفيذ إذا كان مقر التحكيم موجودا خارج الإقليم الوطني».

كما نصت المادة 1052 ق.إ.م.إ على ما يلي: « يثبت حكم التحكيم بتقديم الأصل مرفقا باتفاقية التحكيم أو بنسخ عنها، تستوفي شروط صحتها»، والمادة 1053 من نفس القانون على ما يلي: « تودع الوثائق المذكورة في المادة 1052 أعلاه، بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف المعني بالتعجيل».

وعليه يخضع الاعتراف بأحكام التحكيم الدولية في الجزائر لمجموعة من الشروط المتمثلة في:

1- **فراح مناني**، المرجع السابق، ص ص 145، 146.

2- **إلياس عجابي**، المرجع السابق، ص 70.

-ضرورة قيام المتمسك بأحكام التحكيم الدولية بإثبات وجودها حسب الكيفية التي حددتها المادة 1052 ق.إ.م.إ وفي هذه الحالة يجب على المعني أو المتمسك بالحكم التحكيمي تقديم أصل الحكم الصادر من محكمة التحكيم مرفوقا باتفاقية التحكيم، وفي حالة ما إذا تعذر على المعني أو المتمسك بالحكم تقديم الأصل، فإنه يجوز له الاقتصار على نسخة من كليهما تستوفيان صحتهما وتودع مباشرة بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من طرف الذي يهمه التعجيل[1].

-أن يكون الاعتراف الممنوح لهذه الأحكام غير مخالف للنظام العام الدولي، فبمجرد استفاء الأحكام لهذه الشروط فإنها تصبح قابلة للتنفيذ داخل الجزائر في حدود دائرة اختصاص المحكمة التي أصدرت الحكم، أو من رئيس محكمة محل التنفيذ في حالة ما إذا كان الحكم قد صدر خارج التراب الوطني[2].

3-تنفيذ الحكم التحكيمي

يعتبر التنفيذ في مجال التحكيم التجاري الدولي امتداد لدور القاضي إلى ما بعد صدور الحكم التحكيمي، إذ أن الأحكام التحكيمية لا تكتسب بذاتها القوة التنفيذية التي تخولها الحصول على الحماية القضائية بواسطة التنفيذ الجبري، فهي لوحدها لا تعتبر سندات تنفيذية إلا بعد صدور أمر قضائي من الجهة المختصة أي الصيغة التنفيذية.

وعليه فإن إضفاء الصيغة التنفيذية يمثل في حد ذاته اعتراف من القضاء المختص بصلاحية الحكم وإمكانية تنفيذه جبرا بكافة الطرق المتاحة قانونا، ومن هنا ينحصر دور القضاء في التأكد من توفر الشروط اللازمة في الحكم لتنفيذه دون التدخل في الموضوع،

1- **عبد العزيز خنفوسي**، «**القواعد الإجرائية التي تحكم مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم وإنفاذها وتوجب الطعن فيها في ظل التشريعات المقارنة**»، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد 12، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015، ص 227.

2- **إلياس عجابي**، المرجع السابق، ص 71.

فالقاضي هنا لا يملك سلطة التحقق من عدالة الحكم المراد تنفيذه باعتبار أنه لا يعد هيئة استئنائية، ولكن يملك سلطة التأكد من صحة إجراءاته وإمكانية تنفيذه دون أن يتعارض مع القانون الوطني أو يخالف النظام العام[1]، وهو ما أكدته المادة 1035 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ[2].

يمكن للقاضي المختص رفض تنفيذ الحكم التحكيمي إلا أنه يجوز للأطراف استئناف أمر الرفض خلال مهلة 15 يوما ابتداء من تاريخ الرفض أمام المجلس القضائي الذي تقع المحكمة في دائرة اختصاصه على أن يتحمل الأطراف جميع نفقات إيداع العرائض والوثائق وأصل الحكم طبقا للمادة 1035 الفقرة الثانية والثالثة من ق.إ.م.إ.

أما في حالة ما إذا قبل أمر التنفيذ يجوز للأطراف أن يطلبوا من رئيس أمناء الضبط بالمحكمة المختصة نسخة رسمية من الحكم التحكيمي الممهور بالصيغة التنفيذية حسب المادة 1036 ق.إ.م.إ.

4-طرق الطعن في الحكم التحكيمي

أخذ المشرع الجزائري في قانون الإجراءات المدنية والإدارية على غرار التشريعات الدولية الأخرى بطريقة خاصة للطعن في أحكام التحكيم الدولي، تقوم هذه الطريقة على سبيلين رئيسيين نصت عليها المواد 1055 إلى 1060 من نفس القانون، ويتعلق الأمر بالاستئناف والبطلان.

1- **عبد العزيز خنفوسي**، المرجع السابق، ص ص 229، 230.

2- تنص المادة 1035 الفقرة الأولى من ق.إ.م.إ على ما يلي: « يكون حكم التحكيم النهائي أو الجزئي أو التحضيري قابلا للتنفيذ بأمر من قبل رئيس المحكمة التي صدر في دائرة اختصاصها، ويودع أصل الحكم في أمانة ضبط المحكمة من الطرف الذي يهمه الأمر».

أ-الطعن بالاستئناف

من خلال استقراء النصوص المتعلقة بطرق الطعن في الأحكام التحكيمية نستنتج بأن الإستئناف من شأنه أن يمس الأمر القضائي الذي يرفض الاعتراف أو التنفيذ مثلما قد يمس الأمر الذي يسمح بذلك[1].

***استئناف الأمر الرافض للاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي**

نصت في هذا الصدد المادة 1055 ق.إ.م.إ على ما يلي: « يكون الأمر القاضي برفض الاعتراف أو برفض التنفيذ قابلا للاستئناف»، وعليه فقد أقرت المادة قابلية الأمر القضائي للطعن بالاستئناف متى كان رافض للاعتراف أو التنفيذ، ففي هذه الحالة يكون الاستئناف موجها ضد الأمر القضائي وليس ضد الحكم التحكيمي.

***استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي**

حصر المشرع الجزائري الحالات التي يمكن فيها الطعن بالاستئناف ضد الأمر القاضي بالاعتراف أو تنفيذ الحكم التحكيمي في ست حالات حددتها المادة 1056 ق.إ.م.إ وتتمثل في:

-حالة فصل المحكمة التحكيمية بدون اتفاقية التحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو انقضت مدتها.

-إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون.

-إذا فصلت محكمة التحكيم بما يخالف المهمة المسندة إليها.

-إذا لم يراعى مبدأ الوجاهية.

1- **إلياس عجابي**، المرجع السابق، ص 72.

-إذا كان الحكم التحكيمي مخالف للنظام العام الدولي[1].

يرفع الاستئناف ضد الحكم التحكيمي القاضي برفض الاعتراف أو التنفيذ أو الذي يسمح بذلك أمام المجلس القضائي خلال أجل شهر واحد ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر رئيس المحكمة[2].

يكون الاستئناف ضد الأمر القاضي برفض الاعتراف أو التنفيذ أو الذي يسمح بذلك وفقا للمواد 1055، 1056 و 1057 ق.إ.م.إ ضد الأحكام التحكيمية الصادرة في الخارج[3].

ب-الطعن بالبطلان

أجاز قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري لمن يصدر حكم تحكيم دولي في الجزائر أن يبادر فور صدور الحكم وقبل الشروع في تنفيذه بالطعن بالبطلان طبقا لأحكام المادتين 1058 و 1059 ق.إ.م.إ.

فقد نصت المادة 1058 على ما يلي: « يمكن أن يكون حكم التحكيم الدولي الصادر في الجزائر موضوع طعن بالبطلان في الحالات المنصوص عليها في المادة 1056 أعلاه.

ولا يقبل الأمر الذي يقضي بتنفيذ حكم التحكيم الدولي المشار إليه أعلاه أي طعن، غير أن الطعن ببطلان حكم التحكيم يرتب بقوة القانون الطعن في أمر التنفيذ أو تخلي المحكمة عن الفصل في طلب التنفيذ إذا لم يتم الفصل فيه».

يفهم من هذه المادة أن الحكم التحكيمي الصادر في الجزائر يترتب عليه بالضرورة الاعتراف به لأنه صادر من جهات جزائرية وتطبيقا للقانون الجزائري على أن يتم تنفيذه،

1- **كريم تعويلت**، «**دور القاضي في تحقيق فعالية التحكيم التجاري الدولي**»، المرجع السابق، ص ص 150، 151.

2- تنص المادة 1057 ق.إ.م.إ على ما يلي: « يرفع الاستئناف أمام المجلس القضائي خلال شهر واحد (1) ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر رئيس المحكمة».

3- **إلياس عجابي**، المرجع السابق، ص 73.

ومن ثم لا يتصور عدم الاعتراف به ولا عدم تنفيذه ومن ثم لا يقبل الأمر الذي يقضي بتنفيذه أي طعن غير أن الطعن في الأمر القاضي بالتنفيذ يترتب بقوة القانون إذا وقع طعن بالبطلان في حكم التحكيم ذاته[1] .

يرفع الطعن بالبطلان في حكم التحكيم المنصوص عليه في المادة 1058 ق.إ.م.إ أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه، ويقبل الطعن ابتداء من تاريخ النطق بحكم التحكيم إلا أنه لا يقبل هذا الطعن بعد أجل شهر واحد من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي بالتنفيذ[2].

وتجدر الإشارة إلى أن الطعن بالبطلان في الحكم التحكيمي من شأنه أن يوقف تنفيذ الحكم المطعون فيه حسب نص المادة 1060 ق.إ.م.إ.

يجدر بنا الإشارة إلى أنه تكون القرارات الصادرة بالاستئناف في أوامر رفض الاعتراف أو التنفيذ والطعن بالبطلان في الحكم التحكيمي قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا، وهو ما ذهبت إليه المادة 1061 ق.إ.م.إ بنصها على ما يلي: « تكون القرارات الصادرة تطبيقا للمواد 1055 و 1056 و 1058 أعلاه، قابلة للطعن بالنقض».

1- **الطاهر دلول، «طرق الطعن في أحكام التحكيم الدولي»**، مجلة العلوم القانونية، عدد13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص 200.

2- تنص المادة 1059 ق.إ.م.إ على ما يلي: « يرفع الطعن بالبطلان في حكم التحكيم المنصوص عليه في المادة 1058 أعلاه، أمام المجلس القضائي الذي صدر حكم التحكيم في دائرة اختصاصه. ويقبل الطعن ابتداء من تاريخ النطق بحكم التحكيم.

لا يقبل هذا الطعن بعد أجل شهر واحد (1) من تاريخ التبليغ الرسمي للأمر القاضي بالتنفيذ».

خاتمة:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع بموجب سند الشحن من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، فيحتل هذا العقد أهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري باعتباره يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على النطاق الداخلي للدول أو النطاق الدولي، إذ أنه يسهل عملية تداول السلع بين مختلف الدول.

كما يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود التي حازت على اهتمام التشريع الوطني الجزائري وفقا للباب الثالث من التقنين البحري، والإهتمام الدولي بعد أن تولت كل من اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009 بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع.

تقتضي عملية نقل البضائع بحرا من ميناء لآخر ابرام عقد نقل بحري للبضائع بين كل من الشاحن والناقل البحري، فإذا ما أبرم هذا العقد صحيحا يرتب عدة التزامات على عاتق أطرافه سواء الشاحن أو الناقل البحري، إذ يعتبر التزام الناقل البحري بنقل البضائع من ميناء لآخر مكمل لالتزامات الشاحن الذي يلتزم بتسليم البضائع للناقل البحري ودفع له أجرة النقل.

يجب على الناقل البحري أن يقوم بإيصال البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة وإلا قامت مسؤوليته في حالة هلاك أو تلف أو تأخر وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، إلا أنه تم مراعاة طبيعة تنفيذ هذا العقد سواء من حيث المحيط الذي يتم فيه نقل البضائع الذي يعتبر حافل بالمخاطر وكذلك عمليات شحن ورص البضائع داخل السفينة وتفريغها منها، وهذا ما يفسر الإعفاءات العديدة من المسؤولية

التي يتمتع بها الناقل البحري، وكذا حقه في تحديد مسؤوليته أي تحديد مبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه للمتضرر عند وقوع مسؤوليته.

في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري يحق للمتضرر فض النزاعات التي تثيرها مسؤولية الناقل البحري وذلك إما عن طريق اللجوء إلى القضاء إذ تعتبر الدعوى القضائية أهم الوسائل وأكثر الطرق أمنا لحماية المركز القانوني للمتضرر من أجل ضمان حقوقه على أن يحترم هذا الأخير جميع الشروط والإجراءات الواجب اتباعها في دعوى مسؤولية الناقل البحري، أو عن طريق التحكيم الذي يلعب دورا مهما في فض المنازعات التجارية الدولية ومن ضمنها عقد النقل البحري للبضائع، لأن أطراف هذه العلاقات لا يرغب عادة الخضوع أمام قضاء محاكم الطرف الآخر وما يصحب ذلك من احتمال الخضوع للقانون الوطني، وهو ما أدى أن يكون لها أثرا واضحا في إقبال العديد من أطراف المعاملات التجارية الدولية إلى التحكيم لحل منازعاتهم.

رغم قيام التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية بتنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع إلا أنه نجد اختلافات فيما بينها من حيث تنظيم هذه العلاقة وكذا وجود نقائص فيها ومن بينها:

- نجد أنه لا التقنين البحري الجزائري ولا الاتفاقيات الدولية نظمت بشكل كاف التزامات ومسؤولية الشاحن، إذ نجدها مثلا في مجال أجرة الحمولة (أجرة النقل البحري) نصت فقط على أنه يلتزم الشاحن بدفع أجرة الحمولة مقابل قيام الناقل البحري بعملية نقل البضائع من ميناء إلى آخر، فلم تحدد كيفية دفع هذه الأجرة ولا مقدارها.
- كما أنه في مسألة التزام الشاحن بتغليف البضائع وتعليمها نجد أنه لم يتم النص صراحة على أن الشاحن ملزم بتغليف وتعليم البضائع بل أنه يستشف من حالات

إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، كما أنه لم يحدد لنا كيفية أو نوعية التغليف الذي يجب أن تغلف به البضائع.

- يكون التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة وفقا للتقنين البحري الجزائري قبل بدء الرحلة البحرية، أما في اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 يكون قبل السفر وعند البدء فيه، أما في ظل قواعد هامبورغ لسنة 1978 على الناقل البحري ضمان صلاحية السفينة للملاحة على طول الرحلة البحرية أو خلال مدة عقد النقل البحري للبضائع وأخيرا في ظل قواعد روتردام 2009 فيلتزم الناقل البحري بضمان صلاحية السفينة للملاحة البحرية قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثنائها.
- ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بوصول البضائع سليمة إلى ميناء التفريغ وتفريغها من السفينة سليمة وفقا لاتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، أما في كل من التقنين البحري الجزائري وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وكذا قواعد روتردام لسنة 2009 فلا ينتهي عقد النقل البحري للبضائع إلا بتسليمها القانوني لصاحب الحق فيها.
- يكمن الاختلاف الواضح في أساس مسؤولية الناقل البحري، فبينما تقوم أساس مسؤوليته في التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 على الإخلال بالالتزام بتحقيق نتيجة وهو ضمان وصول البضائع كاملة سليمة في الميعاد المحدد لذلك، نجد أن المسؤولية في قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009 تقوم على أساس الإخلال بالالتزام ببذل عناية مع افتراض خطأ الناقل البحري.
- يتبين أن كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 لم تتضمن نصوصها مسؤولية الناقل البحري عن

التأخير في تسليم البضائع للمرسل إليه عكس قواعد هامبورغ لسنة 1978 وكذا قواعد روتردام لسنة 2009.

- فيما يخص النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري فقد نظمها كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وأخيرا قواعد روتردام لسنة 2009 من استلام الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن إلى حين تسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ، أما في ضل اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 2009 فيكون هذا النطاق من شحن البضائع على السفينة إلى حين تفريغها منها.
- كثرة الإعفاءات من المسؤولية التي يستفيد منها الناقل البحري في التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 وكذا قواعد روتردام لسنة 2009 بالمقارنة مع قواعد هامبورغ لسنة 1978 التي تعد ضئيلة جدا.
- الاختلاف بين مبالغ حدود التعويض التي يلتزم الناقل البحري بأدائها للمضرور عند قيام مسؤوليته في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.
- عدم النص على التحكيم كوسيلة يمكن اللجوء إليها في حالة قيام مسؤولية الناقل البحري في كل من التقنين البحري الجزائري واتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 رغم أهميته في مجال النقل البحري مما يؤدي بنا للجوء إلى القواعد العامة في هذا المجال، عكس اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2009 التي نصت على جواز اللجوء إلى التحكيم لحل المنازعات المتعلقة بنقل البضائع بحرا، خصوصا ما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف أو التأخير في تسليم البضائع للمرسل إليه.

- ركزت الجهود القانونية الدولية المبذولة اهتماما على بعض القواعد الموضوعية التي تخص عقد النقل البحري للبضائع، وتركت مسألة تنظيم القواعد الإجرائية للقانون الوطني الواجب التطبيق.

ينتج عن الاختلاف في تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري للبضائع في كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية تنازع القوانين علما أن عقد النقل البحري للبضائع يتميز بالصفة الدولية إذ عادة ما تكون جنسية أطراف العلاقة القانونية أي الشاحن والناقل البحري مختلفة كما أنه عادة ما تكون جنسية السفينة التي تقوم بعملية نقل البضائع مختلفة عن جنسية أطراف العلاقة القانونية، كما أن هناك من الدول من صادقت أو انضمت الى اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، وهناك من الدول من صادقت أو انضمت إلى اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 أو قواعد روتردام لسنة 2009، مما يجعلها تلتزم بقواعدها وتظمنها في قوانينها الداخلية.

هذا ما يجعلنا ننادي الدول سواء كانت شاحنة أو ناقلة الانضمام إلى اتفاقية دولية واحدة فقط والتي تخدم مصلحة كل من الشاحنين أو الناقلين البحريين وذلك من أجل القضاء على مسألة تنازع القوانين وما ينجم عن ذلك من مسائل، أو التفاهم على إعداد اتفاقية جديدة في مجال النقل البحري للبضائع ويتم فيها تنظيم جميع المسائل المتعلقة بعقد النقل البحري سواء المسائل الموضوعية أو الإجرائية مع مراعاة التطور الحاصل في مجال هذا النوع من النقل وجعل كل دولة تصادق أو تنضم إليها.

أما بالنسبة للتقنين البحري الجزائري فإننا ندعو المشرع إلى تعديله مع أخذ التطورات الحاصلة في هذا المجال واعتماد القواعد المادية في إطار النشاط البحري الدولي للقضاء على حالة تنازع القوانين وكذا مواكبة التطورات الراهنة في هذا المجال.

قائمة المراجع:

أولا: باللغة العربية:

I- الكتب:

1-**أحمد محمود حسني**، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

2-ــــــــــــــــ، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924، كما عدلت ببرتوكول بروكسل لسنة 1968 مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.

3-ــــــــــــــــ، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).

4-ــــــــــــــــ، نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 (قواعد هامبورج) مع الإشارة إلى النصوص المقابلة في معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول المعدل لها وفي القانون البحري الجديد، منشأة المعارف، الإسكندرية، (د.ت.ن).

5-**إلي صفا**، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، بيروت، 1993.

6-**جلال وفاء محمدين**، المبادئ العامة في القانون التجاري، الدار الجامعية، الإسكندرية، (د.ت.ن).

7-ــــــــــــــــ، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.

8-**حسان دياب**، العقود التجارية وعقد البيع سيف CIF "دراسة مقارنة"، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1999.

9-**حمد الله محمد حمد الله**، عقد النقل (البري-البحري-الجوي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

10-**زينب شويخة**، الإجراءات المدنية في ظل القانون 08-09، الدعوى، الاختصاص، الخصومة، طرق الطعن، دار أسامة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.

11-**سائح سنقوقة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية، نصا، تطبيقا، القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر سنة 1429 هـ الموافق لـ 25 فيفري سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، دار الهدى، الجزائر، 2009.

12-**سعيد يحي**، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1986.

13-**سوزان علي حسن**، عقد نقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

14-**شحاته غريب شلقامي**، اشكالات اتفاق التحكيم (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.

15-**طارق جمعة سيف**، تأمين النقل الدولي (البحري، الجوي، البري، النهري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

16-**طالب حسن موسى**، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.

17-**عادل علي المقدادي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.

18-ــــــــــــ، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.

19-**عاطف محمد الفقى**، التحكيم في المنازعات البحرية، دراسة مقارنة للتحكيم البحري في لندن ونيويورك وباريس مع شرح أحكام قانون التحكيم المصري في المواد المدنية والتجارية 1994، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

20-**عباس حلمي**، القانون البحري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1987.

21-**عباس مصطفى المصري**، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002.

22-**عبد الحميد الشواربي**، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.

23-**عبد الرحمن بربارة**، شرح قانون الإجراءات المدنية والإدارية (قانون رقم 08-09 مؤرخ في 23 فيفري 2008)، منشورات بغدادي، الجزائر، 2009.

24-**عبد القادر حسين العطير**، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1971.

25-**عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.

26-**عدلي أمير خالد**، عقد النقل البحري، قواعد وأحكام في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.

27-ـــــــــــــــ، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض ويشمل على (القواعد القانونية الخاصة بالنقل البحري، تحديد التزامات ومسؤولية الناقل البحري)، حالات البيوع البحرية، مباشرة دعوى مسؤولية الناقل البحري، قانون التجارة البحرية الجديد، المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

28-**علي البارودي**، مبادئ القانون البحري، السفينة- ملكيتها ونظامها القانوني الخاص- أشخاصها- الرحلة البحرية: النقل البحري، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية، التصادم، الخسارات العمومية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1985.

29-**علي جمال الدين عوض**، النقل البحري للبضائع، معاونو الناقل البحري، تأجير السفن والنقل البحري، مع شرح ونصوص اتفاقية هامبورغ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992.

30-ـــــــــــــــــــــ، القانون البحري، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1987.

31-**علي حسن يونس**، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978.

32-**فراح مناني**، التحكيم طريق بديل لحل النزاعات حسب آخر تعديل لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر، الجزائر، 2010.

33-**كمال حمدي**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.

34-ـــــــــــــــ، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري (الأحكام العامة لعقد الشحن والتفريغ، التعريف بالعقد، أطرافه، الالتزامات الناشئة عن عقد الشحن

والتفريغ، أسباب المسؤولية، الإعفاء منها، نطاقها، دعوى المسؤولية)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.

35-ــــــــــ، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع 1978 (قواعد هامبورغ النافذة في جمهورية مصر العربية اعتبارا من أول نوفمبر 1997، نطاق تطبيق الاتفاقية وتفسيرها، مسؤولية الناقل، مسؤولية الشاحن، وثائق النقل، المطالبات والدعاوى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

36-ــــــــــ، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

37-**كمال عليوش قربوع**، التحكيم التجاري في الجزائر، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.

38-**محمد السيد الفقى**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

39-**محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزءان الثاني (إيجار السفينة، النقل البحري للبضائع بسند الشحن، النقل البحري للأشخاص، الملاحة البحرية المساعدة، البيوع البحرية) والثالث (الحوادث البحرية والتأمين البحري)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

40-**محمد سمير الشرقاوي**، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1993.

41-**محمد عبد الفتاح ترك**، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري (عقود مشارطات السفن، عقد النقل البحري، قانون التجارة البحرية 1990/8، واتفاقية هامبورغ 1978، والنقل الدولي متعدد الوسائط، والتحول من المستندات الورقية إلى المستندات اللاورقية، طبيعة منازعات التحكيم البحري، الطابع البحري، الطابع

الدولي، الطابع التجاري، التحكيم البحري وشروط الإحالة، دراسة مقارنة للإحاطة في فرنسا ومصر والولايات المتحدة وانجلترا، مع التعرض لأحدث القضايا البحرية المتعلقة بالتحكيم البحري، مدى سريان اتفاق التحكيم البحري في مواجهة المرسل إليه، بالإضافة إلى نصوص مواد التحكيم في القوانين والأنظمة المختلفة)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.

42- **محمد كمال حمدي**، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.

43- ــــــــــــــ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.

44- **محمد عبد الواسع عبد الباسط**، شرط التحكيم في عقد البيع التجاري الدولي دراسة مقارنة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.

45- **محمد هاني دويدار وعلي البارودي**، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، (د.ت.ن).

46- **محمد هاني دويدار**، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1996.

47- **محمود شحماط**، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.

48- **محمود محمد عبابنة**، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.

49- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الضمان (التأمين) البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.

50- ــــــــــــــــ، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.

51- ــــــــــــــــ، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.

52- ــــــــــــــــ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.

53- ــــــــــــــــ، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.

54- ــــــــــــــــ، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1993.

55- **هاني دويدار**، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

56- **هشام فرعون**، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1986.

57- **وهيب الأسبر**، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2001.

58- **يوسف حسن يوسف**، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2013.

II-الرسائل والمذكرات:

أ- الرسائل:

1-**جبارة نورة**، نظام إعفاء الناقل البحري من المسؤولية –دراسة مقارنة–، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008.

2-**حسن عبد الله محمد العنمى**، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، جمهورية السودان، 2007.

3-**عبد الرحمن ملزي**، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق بن يوسف بن خدة بن عكنون، الجزائر، 2007.

4-**محمد دمانة**، دفع المسؤولية المدنية للناقل، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.

5-**مراد بسعيد**، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.

ب-المذكرات:

1-**أمين خلفي**، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في

القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

2-**بسام حمد محمد الطراونة**، أجرة النقل البحري، رسالة مقدمة لمتطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بغداد، 1997.

3-**جليلة معصور**، عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق العقيد الحاج لخضر، باتنة، 2004.

4-**حياة شتوان**، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2006.

5-**خالد عبد الواجد علي المعايطة**، أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع طبقا لقانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 وقانون التجارة البحرية المصرية رقم 8 لسنة 1990 واتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لسنة 1978 (قواعد هامبورغ)، رسالة للحصول على شهادة الماجستير للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الإسكندرية، 2003.

6-**خديجة نبات**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام –اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا– (دراسة مقارنة)، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع

عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2013.

7-**رشيد الواحد**، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

8-**سامية عباس**، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة للنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر1، الجزائر، 2012.

9-**سعدية بن دومية**، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013.

10-**سليم بودليو**، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2000.

11-**عبد الرحمن ذياب عقل**، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية الأردني واتفاقية هامبورغ، رسالة لاستكمال متطلبات الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، 1999.

III - المقالات:

1-**الطاهر دلول**، «**طرق الطعن في أحكام التحكيم الدولي**»، مجلة العلوم القانونية، عدد13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص ص 197، 203.

2-**إلياس عجابي**، «**النظام القانوني للتحكيم التجاري الدولي في ظل قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد**»، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الإقتصادية والسياسية، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، عدد 3، 2010، ص ص 55، 78.

3-**بوعلام خليل**، «**إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري، والاتفاقيات الدولية، معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978**»، مجلة الأكادمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، السداسي الأول، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، 2008، ص ص 57، 77.

4-ـــــــــــ، «**التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية**»، مجلة المحكمة العليا، عدد 02، د.و.أ.ت، قسم الوثائق، الجزائر، 2004، ص ص 51، 84.

5-ـــــــــــ، «**حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية (القوة القاهرة) (في القانون البحري ومعاهدة بروكسل لسنة 1924)**»، المجلة القضائية، عدد 1، د.و.أ.ت، الجزائر، 2003، ص ص 120، 130.

6-**حسان بوعروج**، «**مسؤولية الناقل البحري**»، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص ص 11، 27.

7-**شريف هنية**، «**إعمال القواعد العابرة للحدود في التحكيم التجاري الدولي**»، المجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 02، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص ص 146، 169.

8-**عبد الرحمان حلو أبو حلو**، «**التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري –دراسة مقارنة–**»، مجلة المنارة، عدد 08، مجلد 13، جامعة آل بيت، المغرب، 2007، ص ص 103، 106.

9-**عبد العزيز خنفوسي**، «**القواعد الإجرائية التي تحكم مسألة الاعتراف بأحكام التحكيم وإنفاذها وتوجب الطعن فيها في ظل التشريعات المقارنة**»، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد 12، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2015، ص ص 225، 248.

10-**عبد الكريم خليل أفراح**، «**التحكيم في المنازعات البحرية**»، مجلة الرافدين للحقوق، عدد،50 مجلد 14، العراق، السنة 16، ص ص 136، 164.

11-**علي جمال الدين عوض**، «**التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي (حكم الاستئناف العليا في 21 مارس 1978)**»، مجلة الحقوق والشريعة، الكويت، 1978، ص ص 333، 352.

12-**فاطمة مستري**، «**عقد النقل البحري في القانون البحري الجزائري**»، المجلة القضائة، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، ص ص 51، 68.

13-ـــــــــــ، «**مهام ومسؤوليات عامل الشحن والتفريغ في الموانئ**»، المجلة القضائية، عدد خاص، د.و.أ.ت، الجزائر، 1999، 69، 76.

14-**كريم تعويلت**، «**الرقابة القضائية على اختصاص المحكم**»، المجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 02، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2014، ص ص 197، 213.

15-ـــــــــــ، «**دور القاضي في تحقيق فعالية التحكيم التجاري الدولي**»، مجلة الأكادمية للبحث القانوني، عدد 01، كلية الحقوق عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2010، ص ص 141، 153.

16-**كمال عليوش قربوع، «إجراءات الخصومة التحكيمية في القانون الجزائري»**، مجلة العلوم القانونية، عدد 13، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، 2009، ص ص 74، 93.

17-**لاني محمد دراركة، «النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري، دراسة مقارنة بين أحكام التجارة البحرية الأردني وقواعد هامبورغ»**، مجلة المنارة، عدد 9، مجلد 13، الأردن، 2007، ص ص 109، 135.

18-**محمد السيد الفقى، «تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير إستخدام الحاويات»**، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص ص 209، 357.

19- **مراد بسعيد، «قواعد روتردام 2008: أسس جديدة للنقل البحري الدولي»**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 27، 54.

20- **ـــــــــــ، «تقادم دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري»**، مجلة الحجة، تصدر عن منظمة المحامين لناحية تلمسان، عدد 1، 2007، ص ص 130، 145.

21-**مروان عبد الهادي بشير الدوسري، «التحكيم التجاري في النقل البحري وأثر تطبيق اتفاقية هامبورج 1978»**، مجلة جامعة الأنبار للعلوم الإقتصادية والإدارية، عدد 13، مجلد 7، العراق، 2015، ص ص 513، 548.

22-**نادية والي، «الآليات القانونية المكرسة لنظام التحكيم التجاري الدولي في الجزائر»**، مجلة معارف، عدد 9، البويرة، 2010، ص ص 109، 221.

23-**نبيهة بومعزة، «الطبيعة القانونية لاتفاقية التحكيم في القانون الجزائري»**، مجلة التواصل في الإقتصاد والإدارة والقانون، عدد 35، عنابة، 2013، ص ص 220، 230.

24-**نور الدين زرقون، «الدور المساعد للقاضي الوطني في مجال التحكيم التجاري الدولي (دراسة حالة المساعدة في تعيين المحكمين)»**، مجلة دفاتر السياسة والقانون، عدد 12، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2015، ص ص 65، 82.

25-**هشام رمضان الجزائري، «مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع»**، مجلة الخليج العربي، عدد 3، مجلد 13، العراق، 1981، ص ص 85، 105.

26-**وليد خالد عطية، «الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة (دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ)»**، مجلة المحقق الحلى للعلوم القانونية والسياسية، عدد 1، جامعة بابل، السنة الخامسة، ص ص 259، 333.

27-**يعقوب يوسف مروخة، «حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية»**، مجلة الحقوق، عدد 2، السنة الثامنة، الكويت، 1984، ص ص 168، 179.

28-**يوسف يعقوب صروخة، «الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة»**، مجلة الحقوق الكويتية، عددان 1 و2، الكويت، السادسة عشر مارس 1992.

29-**ــــــــــــــ، «النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد (القسم الثاني)»**، مجلة الحقوق، عدد 3، الكويت، 1984، ص ص 67، 92.

VI- النصوص القانونية

أ- الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر

1-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 71-64 المؤرخ في 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديموقراطية إلى المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، ج.ر عدد 28 صادرة في 3 أفريل 1964.

2-الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، والتي انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم 88-108 لـ 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديموقراطية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم من البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها. جريدة رسمية عدد 22 صادرة في 01 جويلية 1988.

3- الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في لندن في 1 نوفمبر سنة 1974، ج.ر عدد 36 صادرة في 30 أوت 1983.

4-الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لـ 05 جويلية 1930، والتي اضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 64-73 لـ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية الديموقراطية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لـ 05 جويلية 1930، ج.ر عدد 25 صادرة في 24 مارس 1964.

5-اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، والتي انضمت الجزائر إليها بموجب مرسوم رقم 70-64 لـ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الشعبية لاتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري لـ 10 سبتمبر 1910، ج.ر عدد 29 صادرة في 07 أفريل 1964.

ب- النصوص التشريعية

1-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم بموجب القانون 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007، ج.ر عدد 31 صادرة في 13 ماي 2007.

2-أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر عدد 101 صادرة في 19 ديسمبر 1975 معدل ومتمم.

3-أمر 76-08، مؤرخ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادرة في 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر عدد 46 صادرة في 18 أوت 2010.

4-قانون رقم 08-09، مؤرخ في 18 صفر 1924، موافق لـ 25 فيفري 2008، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21 صادرة 23 فيفري 2008.

ج- الاتفاقيات التي لم تصادق عليها الجزائر.

1-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

2–اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، المسماة بقواعد روتردام.

V- القرارات القضائة:

1–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 09 جويلية 1989، ملف رقم 39957، المجلة القضائية، عدد 1، 1991.

2–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 09 جويلية 1989، ملف رقم 59288، المجلة القضائية، عدد 1، 1991.

3–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 02 فيفري 1992، ملف رقم 89457، نشرة القضاة، عدد 52، مديرية الدراسات القانونية والوثائق، وزارة العدل، 1997.

4–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 01 جانفي 1994، ملف رقم 112383، المجلة القضائية ، عدد 3، 1994.

5–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 12 ديسمبر 1987، ملف رقم 59509، المجلة القضائية عدد 1، 1999.

6–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 جوان 1995، ملف رقم 113345، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999.

7–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 16 جوان 1998، ملف رقم 169663، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999.

8–قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 24 جوان 1997، ملف رقم 153254، المجلة القضائة، عدد 2، 1997.

9-قرار المحكمة العليا (الغرفةالتجارية والبحرية)، بتاريخ 11 جوان 1990، ملف رقم 65920، المجلة القضائية، عدد 2، 1991.

10-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية)، بتاريخ 19 ماي 1991، ملف رقم 77660، المجلة القضائية عدد 3، 1993.

11-قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 15 جويلية 1990، ملف رقم 61511، المجلة القضائية، عدد 2، 1992.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- OUVRAGES

1- Amar ZAHI, Droit des transports, cadres juridiques et institutionnels contrat de transport de marchandises, tome1, Office des publications universitaires, Alger, 1991.

2-Anastasya KOZUBOVKAYA- PELLE préface Yves TASSEL, De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, collection du centre de droit maritime et des transports, presse universitaire D'Aix Marseille, 2011.

3-Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.

4-Jean BELLOTI , Tansport international des marchandises gestion international, 3éme édition, Vuibert, Paris, 2006.

5-George RIPERT, Droit maritime, 2éme édition, tome 2, librairie Arthur ROUSSEAU, Paris, 1992.

6-Martine REMOND -GOUILLOUD, Droit maritime, 2éme édition, Pédone, Paris, 1993.

7-Mostafa TRARITANI, Droit algérien de l'arbitrage commercial international, Berti édition, Alger, 2007.

8-Philippe VINCENT, Droit de la mer, groupe de boeck, Belgique, 2008.

9-René RODIERE, Droit maritime, 9éme édition, précis Dalloz, Pari, 1982.

10-René RODIERE, Emanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12éme édition, Dalloz, Paris, 199

II-MÉMOIRES :

1-**Hind ADIL,** la responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement ; cause d'exonération et limitation légales, mémoire en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, option droit des affaires, faculté de droit Montréal, 2005.

2-**Innocent Fetze KAMDEM,** La responsabilité du transporteur maritime de marchandises au niveau international, mémoire pour l'obtention du grade (LLM), faculté de droit, université Laval, Québec, Canada, 1999.

3-Jean Charles VINCENT, Responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, mémoire de Master 2 en droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences D'AIX MARSEILLE, 2007.

4-**Mona GRID ,** Le paiement du fret, mémoire de Master 2 professionnel de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences D'AIX MARSEILLE, 2009.

5-Olivier LEBRUN, La responsabilité du chargeur, mémoire Master 2, droit maritime et des transports, faculté de droit et des sciences politiques D' AIX MARSEILLE, 2009.

III-ARTICLES :

1-**Antoine VILLARD**, **« Transport maritime, responsabilité du transporteur de marchandise »**, Juris-Classeur de responsabilité civile, Edition de Juris-Classeur, Paris, 1994, pp 1- 15.

2- **Guy LEFEBVRE, « l'obligation de navigabilité et le transport maritimes sous connaissement »**, les cahiers de Droit, vol 31, n° 1, 1990, pp 81, 123.

3-**Innocent Fetze KAMDEM, « la responsabilité du transporteur maritime au niveau international : Un échec d'uniformisation juridique »,** les cahiers de Droit, vol 41, n° 4, 2000, pp 685- 743.

IV-COMMUNICATION :

- Ibrahim Khalil DIALLO, Obligations et responsabilité du chargeur (dans les règles de Rotterdam), communication sur « obligations et responsabilité du chargeur enver le transporteur » règles de Rotterdam 11 décembre 2008, Colloque du 21 septembre 2009 à Rotterdam, Hollande.

	الفهرس:
01	**مقدمة:**
07	الفصل الأول: التنفيذ الكامل للالتزامات المتبادلة في عقد النقل البحري للبضائع
09	**المبحث الأول:** تنفيذ الشاحن لالتزاماته المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع
09	**المطلب الأول:** التزامات الشاحن المتعلقة بالبضائع وفقا لعقد النقل البحري للبضائع
10	**الفرع الأول:** التزامات الشاحن المتعلقة بتهيئة البضائع
10	**أولا:** قيام الشاحن بعملية تغليف البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع
15	**ثانيا:** قيام الشاحن بعملية تعليم البضائع محل عقد النقل البحري للبضائع
23	**الفرع الثاني:** التزامات الشاحن المتعلقة بتسليم البضائع للناقل البحري
23	**أولا:** التزام الشاحن تسليم البضائع للناقل البحري في الزمان والمكان المحددين
25	**ثانيا:** التزام الشاحن بتقديم تصريحات حول البضائع محل عقد النقل البحري
31	**المطلب الثاني:** المطلب الثاني التزامات الشاحن بدفع أجرة النقل
32	**الفرع الأول:** مفهوم أجرة النقل البحري
32	**أولا:** تعريف أجرة النقل البحري للبضائع
34	**ثانيا:** تعيين أجرة النقل البحري
38	**ثالثا:** الوفاء بأجرة النقل البحري للبضائع
39	**الفرع الثاني:** أثر الحوادث البحرية على أجرة النقل البحري
40	**أولا:** حالات استحقاق الناقل لأجرة النقل البحري للبضائع
42	**ثانيا:** حالات عدم استحقاق الناقل لأجرة النقل البحري للبضائع
43	**الفرع الثالث:** ضمانات الوفاء بأجرة النقل البحري
44	**أولا:** حق حبس البضائع
45	**ثانيا:** حق الامتياز

الملخص:

يعتبر عقد النقل البحري للبضائع من العقود الرضائية، بحيث يتعهد فيه الناقل البحري بإيصال بضائع معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معين يتعهد به الشاحن.

إن الالتزام الذي يرتبه عقد النقل البحري للبضائع على الناقل البحري التزام عقدي وهو التزام بتحقيق نتيجة.

يعد الناقل البحري مسؤول عن هلاك أو تلف البضائع منذ أخذ البضائع على عاتقه حتى تسليمها للمرسل إليه، فإذا لم يحقق النتيجة المرجوة منه قامت مسؤوليته، مما يسمح للمرسل إليه إخطار المحكمة المختصة أو اللجوء إلى التحكيم من أجل المطالبة بالتعويض.

Résumé

Le contrat de transport maritime de marchandises fait partie des contrats dit «consensuels», dans la mesure où un transporteur maritime s’engage à acheminer une marchandise déterminée d’un port à un autre moyennant un montant de fret que s’engage à verser le chargeur.

L’obligation du transporteur de marchandises et une obligation de résultat.

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu’à la livraison, Faute de résultat positif, le destinataire peut saisir le tribunal compétant ou recourir à l’arbitrage pour demander des dédommagements.